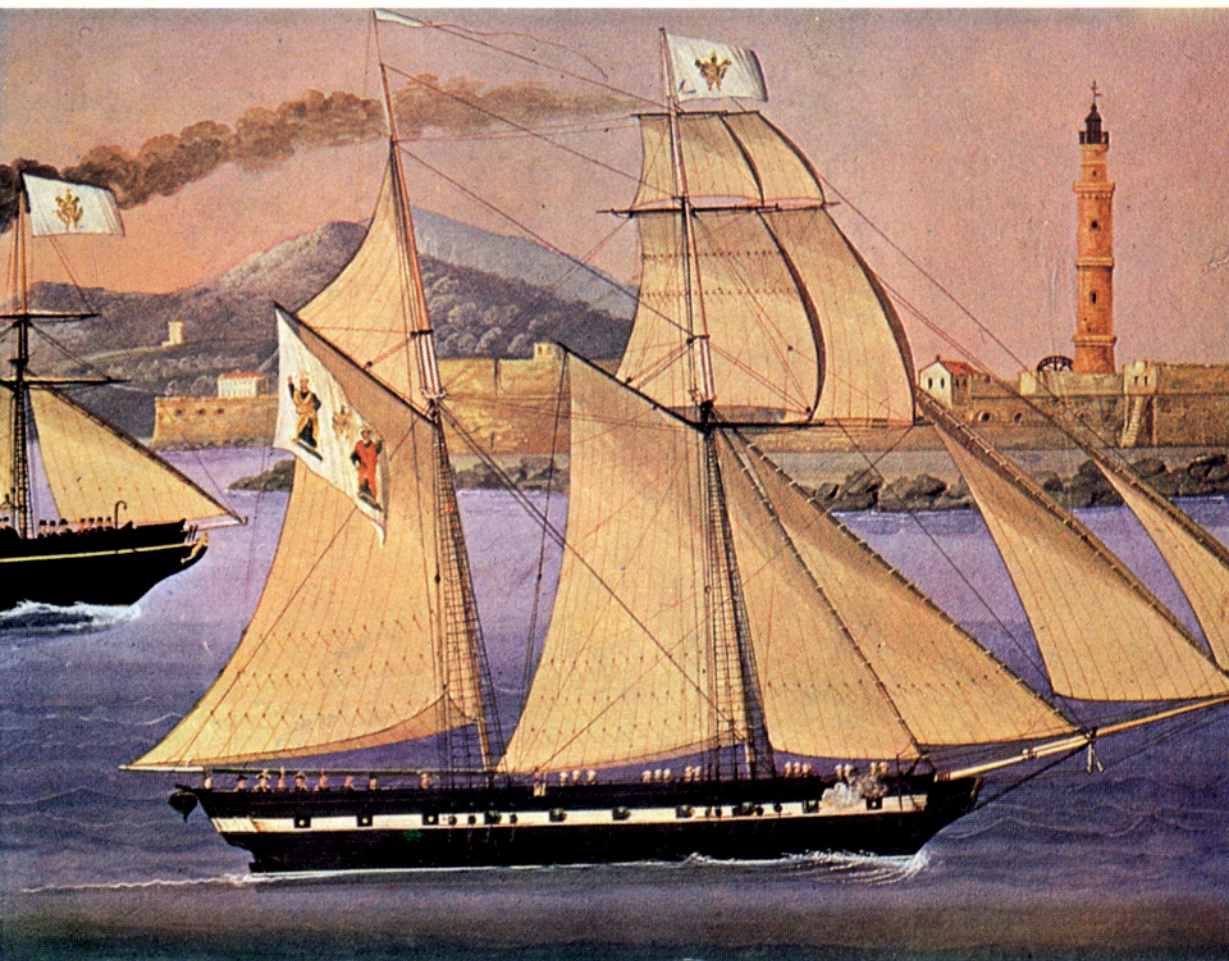


UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

LAMBERTO RADOGNA

CRONISTORIA DELLE UNITA' DA GUERRA DELLE MARINE PREUNITARIE

Parte IV - Serie Varie - Volume 11



ROMA 1981

UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

LAMBERTO RADOGNA

CRONISTORIA DELLE UNITA' DA GUERRA
DELLE MARINE PREUNITARIE

Parte IV - Serie Varie - Volume 11

ROMA 1981

COPYRIGHT © 1981 BY UFFICIO STORICO MARINA MILITARE

P R E F A Z I O N E

L'Ufficio Storico si compiace di pubblicare questa interessante opera che è il frutto di lunghi anni di ricerche del Dott. Lamberto RADOGNA il quale intende completare ed aggiornare quanto già scritto da suoi illustri predecessori sui bastimenti della Marina Sarda, Borbonica, Toscana e Pontificia dai primi dell'ottocento fino al 1861.

La ricchezza della descrizione nei minimi particolari sia tecnici sia storici delle Unità delle Marine Preunitarie renderà certamente felici gli studiosi e gli appassionati che troveranno in quest'opera quanto di più completo avrebbero potuto desiderare.

IL CAPO DELL'UFFICIO STORICO

Amm. Sq. Massimiliano MARANDINO

Roma, 12 febbraio 1982

I N D I C E

Presentazione di Aldo Fraccaroli	pag.	7
Introduzione di Alberto Radogna	pag.	11
Abbreviazioni	pag.	15
Capitolo I - <i>Cronistoria del Naviglio da guerra del Regno delle due Sicilie</i>	pag.	17
1. La Marina Militare del Regno di Napoli da Carlo III di Borbone alla Restaurazione (1734 - 1815)	pag.	19
2. Naviglio da guerra del Regno di Napoli (1733 - 1815)	pag.	22
3. Dalla restaurazione alla unificazio- ne (1815 - 1860)	pag.	109
4. Ministri e Segretari di Stato della Marina del Regno delle due Sicilie (1734 - 1860).....	pag.	309
Capitolo II - <i>Cronistoria del naviglio da guerra del Regno di Sardegna</i> (1815 - 1860)	pag.	313
5. Organizzazione della Marina del Re- gno di Sardegna dopo il Congresso di Vienna	pag.	315
6. Naviglio da guerra del Regno di Sardegna	pag.	331
7. Armamento delle navi della flotta Sarda nel 1861 e Ministri Segretari di Stato della Marina Sarda	pag.	541
Capitolo III - <i>Cronistoria del Naviglio da guerra del- le Marine Siciliane</i> (1848-49 e 1860)	pag.	547
8. La Marina Militare del Governo ri- voluzionario Siciliano (1848 - 1849) .	pag.	549

9. La Marina dittatoriale Siciliana (1860)	pag. 553
10. Naviglio da guerra della Marina dittatoriale Siciliana (1860)	pag. 560
Capitolo IV - <i>Cronistoria del naviglio da guerra della Marina Granducale Toscana (1737 - 1860)</i>	pag. 611
11. La Marina Militare Granducale Toscana	pag. 613
12. Naviglio da guerra della Marina Toscana	pag. 616
Capitolo V - <i>Cronistoria del naviglio da guerra della Marina Pontificia (1775 - 1870)</i>	pag. 637
13. La Marina Militare Pontificia (1775 - 1870)	pag. 639
Capitolo VI - <i>Cronistoria del naviglio da guerra lacuale della Marina Sarda (1859 - 1881)</i>	pag. 655
14. Naviglio Lacuale (1859 - 1881)	pag. 657
Bibliografia	pag. 685

PRESENTAZIONE

Questo volume di Lamberto Radogna integra la serie "Le navi d'Italia" cominciata dall'Ufficio storico nel 1962 con la pubblicazione di *Le navi di linea italiane*, dovuto a Giorgio Giorgerini e Augusto Nani. Nella collana sono state trattate tutte le categorie delle navi da guerra propriamente dette, cioè le unità da combattimento; e dei sette volumi sono uscite, via via, successive edizioni, arricchite e aggiornate.

Tre di essi trattano anche delle navi che erano in servizio il 17 marzo 1861, quando dalla fusione delle marine regionali fu ufficialmente costituita la Marina nazionale italiana. Tre soli, ovviamente, e cioè quelli intitolati *Le navi di linea italiane*, *Gli incrociatori italiani*, *Esploratori*, *fregate*, *corvette e avvisi italiani*, poichè navi di queste categorie, o i loro predecessori (fregate e pirofregate, corvette e pirocorvette), erano in servizio alla data della formazione della Regia Marina italiana. Allora infatti non esistevano le altre categorie di unità che formano l'oggetto dei rimanenti quattro volumi.

A questa preziosa serie dell'Ufficio storico, che è ben apprezzata anche all'estero da studiosi e appassionati, mancavano i bastimenti italiani dei primi sei decenni dell'Ottocento ("italiani" in senso ampio, ma strettamente parlando: sardi, borbonici, toscani, pontifici) che non erano più in servizio al 17 marzo 1861 o lo furono ancora per poco, e non furono quindi trattati nei tre volumi che sono stati nominati. Quanto mai a proposito vede quindi la luce questo volume dell'operoso storico partenopeo — ma romano per nascita —, che non costituisce affatto un doppione di quelle precedenti opere, nelle quali le vicende delle varie unità vengono esposte a partire dal 17 marzo 1861, mentre il Radogna qui ne fornisce le caratteristiche tecniche e la biografia per il periodo regionale, cioè anteriore alla costituzione della Regia Marina.

Il lettore potrà notare alcune differenze, sia storiche, sia tecniche, in qualche dato, rispetto agli altri volumi. Per esempio il cambio di nome della fregata *Haute Combe* in *Des Ge-*

neys, che nella *Cronistoria del naviglio nazionale da guerra (1860-1906)* del Gallizioli e in *Gli incrociatori italiani* viene indicato essere avvenuto nel 1839, risale in realtà al 25 luglio 1831, come il Radogna dimostra, appoggiando la sua affermazione con la citazione integrale del dispaccio indirizzato, il giorno seguente, dall'Ammiragliato al comandante della fregata.

Le ricerche del Radogna e ancor più i risultati sono conosciuti nel mondo intero, grazie alla diffusione dei buoni libri e dei buoni articoli tra gli *shiplovers*. In questo caso non appare esatta la cosiddetta legge di Gresham, pur valida in cento altri campi oltre a quello della moneta: no, i bravi cultori di mare e di navi sanno ben distinguere la merce buona dalla paccottiglia, e se un libro nuovo contiene errori e millanterie, le riviste specializzate levano alte critiche, come pochi anni addietro, per l'uscita di un libro dovuto a un ufficiale sommergibilista tedesco, che era troppo — diciamo — fantasioso.

Agli antipodi si trova Lamberto Radogna, diplomato capitano marittimo, laureato in scienze economiche e marittime, che navigò dal 1924 al '40 quale commissario di bordo su navi della *Cosulich* e poi della *Italia*; ufficiale commissario nella R. Marina, partecipò attivamente alla guerra 1940-45, imbarcato su naviglio militare e requisito, meritando due croci di guerra al valor militare, due croci di guerra al merito e un encomio solenne. Dalla fine del conflitto sino al 1965 lavorò nei ruoli amministrativi della società di navigazione *Italia*. Ma da tempo la sua passione per la marina lo indusse a scrivere, ed egli è di una straordinaria attività, frutto delle sue lunghe e accurate ricerche sono articoli e saggi apparsi su "Le vie del mare", "La rivista del porto di Napoli", la "Gazzetta del mare e dell'aria" di Napoli, "Il mare", "Marine News", "Sea Breezes"; e libri come l'opera in sei volumi *Storia dei trasporti italiani - Trasporti marittimi di linea*, in collaborazione con Francesco Ogliari.

Lamberto Radogna è generoso, come provano le citazioni del suo nome, tra quelli dei collaboratori, in libri italiani e stranieri. Tra tutti basti ricordare alcuni volumi di Tomaso Gropallo e *North Atlantic Seaway*, di Noel R.P. Bonsor, che ne volle dedicare la sovraccoperta alla riproduzione fotografica del nostro transatlantico *Cristoforo Colombo*, particolarmente caro al Radogna, spiegando nell'Introduzione:

«Desidero testimoniare il mio sincero ringraziamento al dr Lamberto Radogna (dell'Italia, di Napoli), la cui conoscenza delle

compagnie di navigazione e delle navi italiane è pressochè inesauribile: egli ha messo liberalmente a mia disposizione le sue informazioni, rendendo così possibile una descrizione particolareggiata e genuina — per la prima volta in lingua inglese — di più che una dozzina di importanti compagnie marittime italiane dell'Atlantico settentrionale. Il dr Radogna inviò pagine e pagine di appunti, tutte tradotte in inglese apposta per me. In suo omaggio ho fatto sì che il nuovo piroscafo italiano di linea Cristoforo Colombo [il libro di Bonsor è del 1955] apparisse in fotografia sulla sopraccoperta".

Il lettore può ben fidarsi di quanto troverà nelle pagine che seguono: la competenza dell'Autore, la sua preparazione tecnica e professionale, la sua esperienza diretta di uomo di mare, le sue diligenti ricerche d'archivio, unite a nobile passione, ne sono una garanzia.

Aldo Fraccaroli

INTRODUZIONE

Il presente lavoro, frutto di accurate ricerche durate vari anni per il numero delle unità che si sono dovute ricordare, intende completare e integrare la cronistoria del naviglio nazionale da guerra dal 1860 al 1906 compilata dal prof. Antonio Gallizioli nel 1907 e la successiva del generale Udalrigo Ceci per il periodo dal 1900 al 1915, nonché le recenti pubblicazioni dell'Ufficio Storico della Marina a cura del dr. Franco Bargoni, di Giorgio Giorgerini e Augusto Nani sulle navi di linea, le fregate, le corvette e gli avvisi italiani.

È uno schematico repertorio cronistorico delle attività svolte dalle unità da guerra a vela e a vapore che fecero parte della Marina del Regno di Sardegna dal 1815 al 1860, di quella del Regno delle Due Sicilie dal 1735 al 1860, della Marina granducale toscana e della Marina pontificia per il periodo dal 1815 al 1860 e infine della Marina siciliana del 1848 e di quella garibaldina del 1860, nonché del naviglio lacuale.

Il lavoro stesso non comprende le unità che entrarono a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia dopo il 17 marzo 1861, data di proclamazione del Regno stesso.

Non sempre è stato possibile reperire gli elementi necessari per un'organica e completa registrazione dei dati tecnici e cronistorici, soprattutto per quanto concerne le unità della fine del secolo XVIII e dei primi del secolo XIX.

Un'ampia documentazione è stata rinvenuta presso la sezione militare dell'Archivio di Stato di Napoli, ove sono stati consultati gli Espedienti di Marina dal 1735 al 1859, i fasci della Maggioria Generale di Marina dal 1838 al 1860 dell'Intendenza di Marina dal 1815 al 1860 e del Consiglio di Ammiragliato dal 1850 al 1860, il "Bullettino delle leggi e decreti del Regno di Napoli" dal 1806 al 1815, la "Raccolta delle leggi e decreti del Regno delle Due Sicilie" dal 1815 al 1860 e infine alcuni fasci dell'Archivio Borbone. Di particolare interesse inoltre è stata la consultazione della raccolta del "Giornale del Regno delle Due Sicilie" esistente nella Biblioteca Nazionale di Napoli.

Notevole fonte di dettagliate e spesso inedite notizie sono stati comunque gli originali dei Giornali ufficiali di bordo delle navi da guerra che a suo tempo furono versati dal 2° Dipartimento Marittimo all'Archivio di Stato di Napoli, ma dei quali purtroppo una buona parte è andata distrutta a seguito degli eventi bellici 1940-45. In particolare sono stati utilizzati i Giornali ufficiali dell'"Antelope" 1861-68, "Aquila" 1864-74, "Cristina" 1861-65, "Ercole" 1864-70, "Garibaldi" 1861-93, "Garigliano" 1874-78, "Guiscardo" 1867-79, "Italia" 1862-72, "Partenope" 1864-65, "Peloro" 1865-69, "Rondine" 1862-63, "Sesia" 1870-71, "Stromboli" 1862, "Tancredi" 1861-65, "Tukery" 1863-69, "Valoroso" 1861-67.

Di utilità per la cronistoria del naviglio da guerra del Regno delle Due Sicilie prima della Restaurazione sono stati gli opuscoli "La Marina napoletana nel secolo XVIII" di Benedetto Maresca del 1902 e la "Vita del Barone Raffaele de Cosa" di Giuseppe Parrilli del 1856, un raro esemplare dei quali è conservato nella Biblioteca Nazionale di Napoli.

Per la Marina del Regno di Sardegna le notizie sono state rilevate in dettaglio dai Giornali di bordo delle RR.NN. "Carlo Alberto" 1855-69 "Tanaro" 1859-63 e "Vittorio Emanuele" 1858-93 esistenti presso l'Archivio di Stato di Napoli. Inoltre sono stati consultati la «Raccolta delle leggi, regolamenti e disposizioni relativi all'Armata di mare e di terra» dal 1831 al 1860; il manoscritto del conte Giorgio de Viry, comandante interinale della Real Marina del Regno di Sardegna, esistente presso la Biblioteca Reale di Torino, con la descrizione dei viaggi effettuati dai RR. Legni dal 1831 al 1842, nonché la «Storia Militare del Piemonte» di Ferdinando Pinelli, la «Storia della Marina Militare del cessato Regno di Sardegna» di Alessandro Michellini e un raro opuscolo di Carlo di Persano sulle manovre eseguite al comando del R. brigantino "Eridano" 1844-45.

Per la Marina siciliana del 1848 sono stati utilizzati alcuni fasci dell'Archivio Borbone, con notizie inedite sulla pirofregata "Fulminante" e "Veloce" poi "Tukery" e per quella garibaldina del 1860 i Giornali di bordo del "Benvenuto" 1863-64, "Calatafimi" 1862-63, "Ferruccio" 1864-65 "Oregon" 1863-69, "Rosolino Pilo" 1863-64, nonché il volume AA.VV. «Genova e i Mille» e il pregevole «Da Marsala allo Stretto» del prof. Mariano Gabriele.

Per la Marina granducale toscana, nelle ricerche si sono incontrate serie difficoltà in quanto l'Archivio di Stato di Livorno non è in possesso di alcun incartamento relativo alla Marina stessa.

Eguale framentarie sono state le ricerche per la Marina pontificia.

In particolare, per la prima volta è stato possibile rintracciare i dati caratteristici degli avvisi della Marina delle Due Sicilie "Messaggero" e "Saetta" rinvenuti dall'A. in un fascio dell'Archivio Borbone e in una corrispondenza del Consiglio di Ammiragliato del 1850. Notizie del tutto inedite su alcune unità della Marina garibaldina del 1860 sono state gentilmente fornite per quelle ex francesi dal C.A. Adam di Brest e per quelle inglesi da Noel R.P. Bonsor di Jersey, appassionato "shiplover".

I dettagli sulle attività delle varie unità da guerra nel periodo 1863-65 sono state rilevate dal "Giornale Militare della Marina" che in quegli anni ha pubblicato mensilmente i movimenti e la situazione del naviglio armato.

Nell'impostare il lavoro sono stati osservati i seguenti criteri:

- a) suddividere il lavoro stesso a seconda delle Marine degli Stati italiani pre-esistenti all'Unificazione. Per il Regno delle Due Sicilie è stato necessario ripartire le diverse unità in due periodi, il primo dal 1735 alla Restaurazione e il secondo dal 1815 al 1860.
- b) seguire per ogni Marina l'ordine alfabetico delle varie unità, indipendentemente dal loro tipo o classe e dalla loro data di entrata in servizio.
- c) fornire, in quanto possibile, per ogni unità i dati caratteristici principali e gli elementi tecnici, la composizione dell'equipaggio e l'armamento all'origine, utilizzando per la Marina delle Due Sicilie un dettaglio ufficiale pubblicato dal Giornale militare "L'Araldo" nell'ottobre 1849.
- d) descrivere per ogni unità l'attività svolta in tempo di pace e di guerra, con particolare riguardo alle campagne d'istruzione e ai viaggi oltre Gibilterra, per dare al lettore un quadro il più esauriente possibile della vita delle unità che fecero parte delle varie Marine fuse in quella del Regno d'Italia nel marzo 1861.
- e) limitare il lavoro alle sole unità di maggiore e medio tonnellaggio, escludendo quelle minori, quali le barche cannoniere, le obusiere, le bombardiere, le lancie e le feluche armate, gli scia-becchi, le galeotte, le mezze galere etc.

Per ciascuna Marina è stata infine redatta una sintesi delle origini, della formazione e dell'evoluzione nel quadro storico della Marina stessa.

Nel dare questo appassionato contributo alla storiografia marinara italiana, l'A. è consapevole che, nella ricerca degli elementi necessari per la ricostruzione delle vicende di ogni singola unità e la descrizione sia pure alle volte schematica dei loro dati caratteristici, possano essere emerse delle discordanze o inesattezze e sarà pertanto grato a tutti coloro che vorranno segnalarle direttamente all'Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Marina Militare.

Un particolare ringraziamento è dovuto alla dott. Jolanda Donsì direttrice dell'Archivio di Stato di Napoli, alla dott. Maria Antonietta Arpago e al sig. Giuseppe Martucci della sezione militare dell'Archivio stesso, che hanno prestato la loro preziosa guida e disinteressata collaborazione.

Buona parte del materiale fotografico è stata gentilmente offerta dall'amico dr. Aldo Fraccaroli, dal rag. Roberto de' Rossi, dall'avv. Arrigo Barrilli e dal dr. Franco Bargoni.

L. Radogna

Abbreviazioni

V.A.	-	Vice Ammiraglio
C.A.	-	Contrammiraglio
R.A.	-	Retro Ammiraglio
Brig	-	Brigadiere
CV	-	Capitano di Vascello
CF	-	Capitano di Fregata
LTV	-	Luogotenente di Vascello
TV	-	Tenente di Vascello
AV	-	Alfiere di Vascello
STV	-	Sottotenente di Vascello
GM	-	Guardiamarina
F.L.	-	Ferro liscio
F.R.	-	Ferro rigato
F.R.C.	-	Ferro rigato e cerchiato
BL	-	Bronzo liscio
BR	-	Bronzo rigato

CAPITOLO I

LA MARINA MILITARE DEL REGNO DI NAPOLI DA CARLO III ALLA RESTAURAZIONE

(1734 - 1815)

LA MARINA MILITARE DEL REGNO DI NAPOLI DA CARLO DI BORBONE ALLA RESTAURAZIONE

Fu durante il regno di Carlo di Borbone, entrato a Napoli il 10 maggio 1734 con l'aiuto delle armi spagnole condotte da D. José Carrillo de Albornoz duca di Montemar, che la Marina di Napoli ebbe per la prima volta un organico autonomo, con una vera e propria gerarchia, a somiglianza di quanto era già stato fatto in Spagna.

Il 15 giugno 1734 difatti, venne costituita una Segreteria di Stato dell'Azienda Guerra e Marina, retta da D. José Joaquim de Montealegre marchese di Salas, creando nel contempo una Giunta di Guerra e Marina, agli ordini della quale erano il Capitano Generale, il Capo Squadra e il Quadralbore delle galere, il Comandante del battaglione di Marina, il Governatore dell'artiglieria di Marina, un Ispettore e un Maggiordomo dell'Arsenale, nonchè un Governatore della Darsena, dal quale dipendevano le maestranze. Furono inoltre nominati un Direttore delle costruzioni, un Uditore Generale, un Uditore delle galere, un Maggiore di razione, un Tesoriere e un Munizionario.

Gli Ufficiali di Marina vennero suddivisi in due classi: quelli "de los navios" (vascelli e fregate) e quelli "de las galeras" e a seconda della classe alla quale appartenevano assumevano un grado nella scala gerarchica: Capitano di vascello o di fregata e Capitano di galera, Tenente di vascello o di fregata e Tenente di galera, Alfiere di vascello o di fregata e Alfiere di galera e infine Guardiamarina, detti "Guardias Estendartes".

Il battaglione di fanteria di Marina contava 27 Ufficiali e 986 sottufficiali e soldati.

Gli Ufficiali di Marina vestivano un'uniforme di panno azzurro, con panciotto bianco, pantaloni e calzebrache bianchi e cappello a tricorno, simile a quella adottata nella Marina di Spagna, in base alle ordinanze di Filippo V del 1701, che del resto erano le stesse che stabilivano l'ordinamento della Marina napoletana.

Fu allora adottata per la prima volta anche la bandiera del Regno di Napoli, bianca con lo stemma dei Borboni in oro al centro.

Dopo aver fatto acquistare a Civitavecchia tre galere ancora sullo scalo, ne venne costruita una quarta nel 1731 nell'Arsenale di Napoli, successivamente nello stesso arsenale

vennero costruite la fregata "San Carlo", varata nel maggio 1737, il vascello "San Filippo" varato nel gennaio 1738, la fregata "Regina" varata nell'ottobre 1747 e la fregata "Concezione" varata nel 1750.

Con Dispaccio Reale del 5 dicembre 1735 venne creata a Napoli una Accademia di Marina chiamata dei "Guardias Estendartes" che ebbe sede provvisoria nel Palazzo Trotti.

Il primo Segretario di Stato per la Marina, e per gli altri dicasteri, fu Don José Joaquin de Montealegre, marchese di Salas, cui il 6 giugno 1746 successe Don Giovanni Fogliani, marchese di Aragona, ed il 31 ottobre 1755 Don Leopoldo de Gregorio, Marchese di Squillace, che mantenne la carica fino al 7 ottobre 1759, quando il re Carlo III lasciò Napoli per salire sul trono di Spagna dopo la morte di Ferdinando IV.

Dall'ottobre 1759 divenne Re di Napoli e di Sicilia il figlio terzogenito di Carlo, col titolo di Ferdinando IV, assistito da un Consiglio di reggenza fino al 12 gennaio 1767 quando raggiunse la maggiore età.

Da allora ebbe inizio il processo di sviluppo della Marina da guerra napoletana.

Furono Segretari di Stato della Marina Don Antonio del Rio dal 6 ottobre 1759 al 13 dicembre 1773, poi Don Antonio Ottero dal 14 dicembre 1773 all'8 agosto 1778 e nel periodo furono acquistate in Spagna le due fregate "Santa Dorotea" e "Santa Teresa".

Fu allora chiamato a Napoli il Cav. John Francis Edward Acton, già al servizio del Granduca di Toscana, che il 9 agosto 1778 fu nominato Direttore della Segreteria di Stato della Marina, ed il 4 giugno 1780 Ministro della Marina.

L'Acton fece iniziare la costruzione del cantiere di Castellammare di Stabia e il 1 agosto del 1780 sottopose all'approvazione del Re un nuovo piano organico della Real Marina, portando il bilancio da ducati 220.322 a ducati 689.722 nel 1783. Vennero acquistati a Malta due vascelli già appartenenti al Sovrano Ordine Militare, il "San Giocchino" e il "San Giovanni", quest'ultimo perduto per incendio nel 1784 e furono costruiti a Napoli i brigantini "Lipari", "Sparviero", "Stromboli" e "Vulcano". Nel 1783 scese in mare nell'Arsenale di Napoli la fregata "Cerere" e quindi in ottobre dello stesso anno la fregata "Minerva", che alcuni erroneamente dicono essere stata varata a Castellammare di Stabia.

La prima unità da guerra costruita in quel cantiere fu invece la fregata "Stabia", scesa in mare nel gennaio 1786. Ad essa seguirono nello stesso anno il vascello "Partenope", la fregata "Pallade" e la corvetta "Flora".

Nel 1787 fu varata la corvetta "Galatea", mentre venne acquistata a Marsiglia l'orca "Pantera". Nel 1788 il cantiere di Castellammare consegnò la fregata "Sibilla", le corvette "Auro-ra" e "Fortuna" e il vascello "Ruggiero", distrutto dal fuoco nel 1789, mentre era ancora in allestimento.

Nell'anno seguente furono poi varate, sempre a Castellammare, le fregate "Aretusa" e "Sirena", il vascello "Tancredi" e la corvetta "Fama".

Nel 1791 scese in mare il vascello "Guiscardo", nel 1792 il "Sannita" e infine nel 1795 l'"Archimede".

I vascelli erano armati con LVIII pezzi da 24 libbre in batteria e XVI carronate da 24 libbre in coperta; le fregate con XXVI pezzi da 18 libbre in batteria e XIV carronate da 24 libbre in coperta; le corvette con XXIV pezzi da 18 libbre in batteria; i brigantini avevano XII pezzi da 8 libbre in coperta.

Nel 1789 lo Stato Maggiore comprendeva due Generali, quattro Brigadieri, sette Capitani di vascello, diciassette Capitani di fregata e un numero non precisato di Tenenti e Alfieri di vascello.

Il 25 aprile 1795 l'Acton lasciò la carica di Segretario di Stato della Guerra e Marina, sostituito da D. Fabrizio Ruffo principe di Castelcicala e quindi l'11 gennaio 1798 da D. Mario Mastrilli marchese di Gallo.

Precipitati gli eventi politici e avvicinandosi a Napoli il Corpo di spedizione francese agli ordini del Generale Jean Etienne Championnet, il 21 dicembre 1798 re Ferdinando IV lasciò la capitale del suo regno sul vascello inglese "Vanguard" diretto a Palermo.

A Napoli rimasero i vascelli "Guiscardo", "San Gioacchino" e "Tancredi", la fregata "Pallade" e la corvetta "Flora", che, nella notte fra il 7 e l'8 gennaio 1799 furono tutte incendiate per ordine del Commodoro inglese Campbell, onde evitare la cattura da parte dei francesi.

Il vascello di linea "Partenope" venne fatto affondare per ostruire il porto di Castellammare di Stabia. Solo la fregata "Cerere" si arrese ai francesi, alzando la bandiera bleu-gialla-rossa della Repubblica Napoletana.

Durante i sei mesi della Repubblica, il 9 febbraio 1799 Jacques Philippe Arcambal assunse il Ministero degli Esteri, Guerra e Marina, sostituito un mese dopo dal Generale Gabriel Manthoné.

Il 19 giugno venne ammainato dal Castello di Sant'Elmo il vessillo repubblicano e fu restaurato il regime monarchico dei Borboni.

Fra gli Ufficiali che avevano seguito il re Ferdinando IV a Palermo vi era anche il duca Francesco Caracciolo, che comandava la fregata "Sannita".

Dopo qualche tempo il Caracciolo chiese, ed ottenne, il permesso di rientrare a Napoli per curare i propri interessi. Quivi giunto fu convinto dal Governo della Repubblica di assumere il comando della nuova Marina, con il grado di brigadiere.

Alla caduta del regime repubblicano fu imprigionato, processato e condannato a morte per tradimento. Fu impiccato sulla corvetta "Minerva" il 29 giugno 1799.

Il re Ferdinando IV rientrò a Napoli il 9 luglio 1800 nominando Segretario di Stato della Guerra e Marina il Maresciallo Ferdinando Logerot, sostituito il 13 ottobre 1800 dal Colonnello Gio. Battista Colaiani e l'11 dicembre dal V.A. Bartolomeo Forteguerri, che dal 26 giugno 1802 fu Segretario di Stato della sola Marina, distaccata dagli affari di Guerra.

Dopo la pace di Presburgo, sottoscritta il 26 dicembre 1805, Napoleone Bonaparte decise di agire contro il Borbone di Napoli per la sua politica antifrancese e inviò in Italia il Corpo di spedizione comandato dal fratello Giuseppe. Il 23 gennaio 1806 Ferdinando IV fu costretto a lasciare per la seconda volta la capitale del suo regno, col vascello "Archimede" e a rifugiarsi a Palermo, seguito dalla maggior parte della flotta. A Napoli restarono le fregate "Aretusa" e "Cerere", la corvetta "Fama", il brigantino "Sparviero" e la goletta "Gioia" con una cinquantina di barche cannoniere.

Non appena il governo di Napoli fu assunto da Giuseppe Bonaparte, con R.D. 12 marzo 1806 vennero ricostituiti il Corpo della Marina Militare, il Corpo idraulico e il Corpo di Fanteria di Marina, di 410 uomini, nonchè due Compagnie di marinai e cannonieri, di 100 uomini ciascuna.

Il 15 maggio 1806 il comm. Pignatelli fu nominato Segretario di Stato della Marina, e questa ebbe una sua definitiva organizzazione nel novembre 1806 con la costituzione di un Cor-

po di Stato Maggiore, uno del Genio Marittimo, un Parco di artiglieria, un Corpo amministrativo e contabile, una Direzione delle carte e piante, un Corpo militare di cannonieri e di fanteria di Marina, composto da una compagnia di bombardieri, due di cannonieri e quattro di fanteria, ciascuna di 100 uomini.

Nel marzo 1808, a somiglianza di quanto già istituito in Francia, fu per la prima volta introdotta l'iscrizione marittima.

Chiamato Giuseppe Bonaparte sul trono di Spagna il 15 luglio 1808, gli successe su quello di Napoli il cognato di Napoleone, Gioacchino Murat, che nel novembre 1808 riorganizzò il Corpo della Marineria in otto battaglioni di sei compagnie ciascuno, del quale dovevano far parte 72 piloti, 40 pilotini, 32 nostromi, 96 guardiani e 4.080 marinai.

Il 24 febbraio 1809 al comm. Pignatelli successe nella carica di Segretario di Stato della Marina il Generale Jean Louis Ebenezer conte di Reynier, che la mantenne fino al 26 maggio 1809, sostituito dal Generale Campredon e poi il 9 settembre dal Generale Daure.

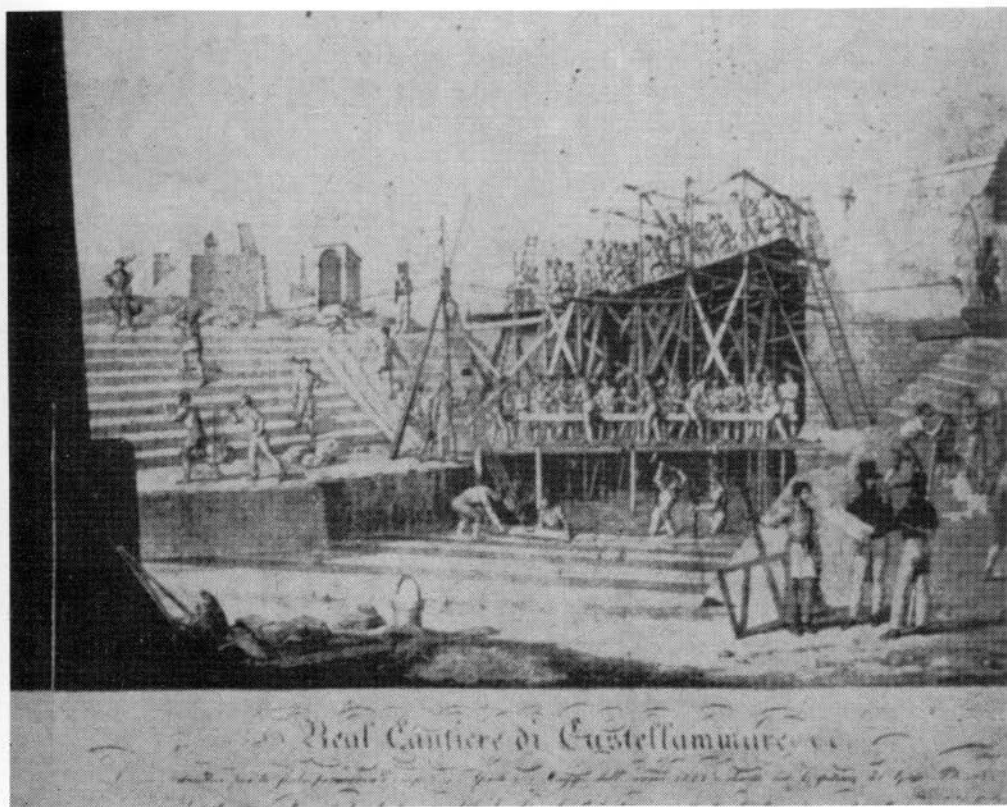
Con la legge 20 settembre 1809 il servizio della Marina Militare fu riorganizzato in quattro rami: Comando Militare, Parco di artiglieria, Corpo amministrativo e contabile, Corpo delle costruzioni navali.

Il Murat volle potenziare la sua Marina con quattro nuovi legni di fila: il vascello "Capri" costruito a Castellammare di Stabia nel 1810, la fregata "Carolina" varata a Napoli nel 1811, il vascello "Gioacchino" varato a Castellammare nel 1812 e la fregata "Letizia" costruita a Napoli nello stesso anno. Durante l'occupazione francese a Napoli, la Marina rimasta fedele al Borbone in Sicilia fu riordinata sulla base di un Corpo di Ufficiali di guerra, un Corpo di marinai cannonieri, un Corpo di fanteria di Marina, un Ramo idraulico, un Corpo politico per la parte amministrativa e contabile, un Ruolo d'imbarco, un Ruolo degli arsenali e uno dei cosiddetti Rami alieni. Al Ruolo d'imbarco erano iscritti i Cappellani, i Chirurghi e i Cerusici naviganti, i Piloti, i Bassi Ufficiali di mare, i marinai di "pianta fissa" e i servidori degli Ufficiali.

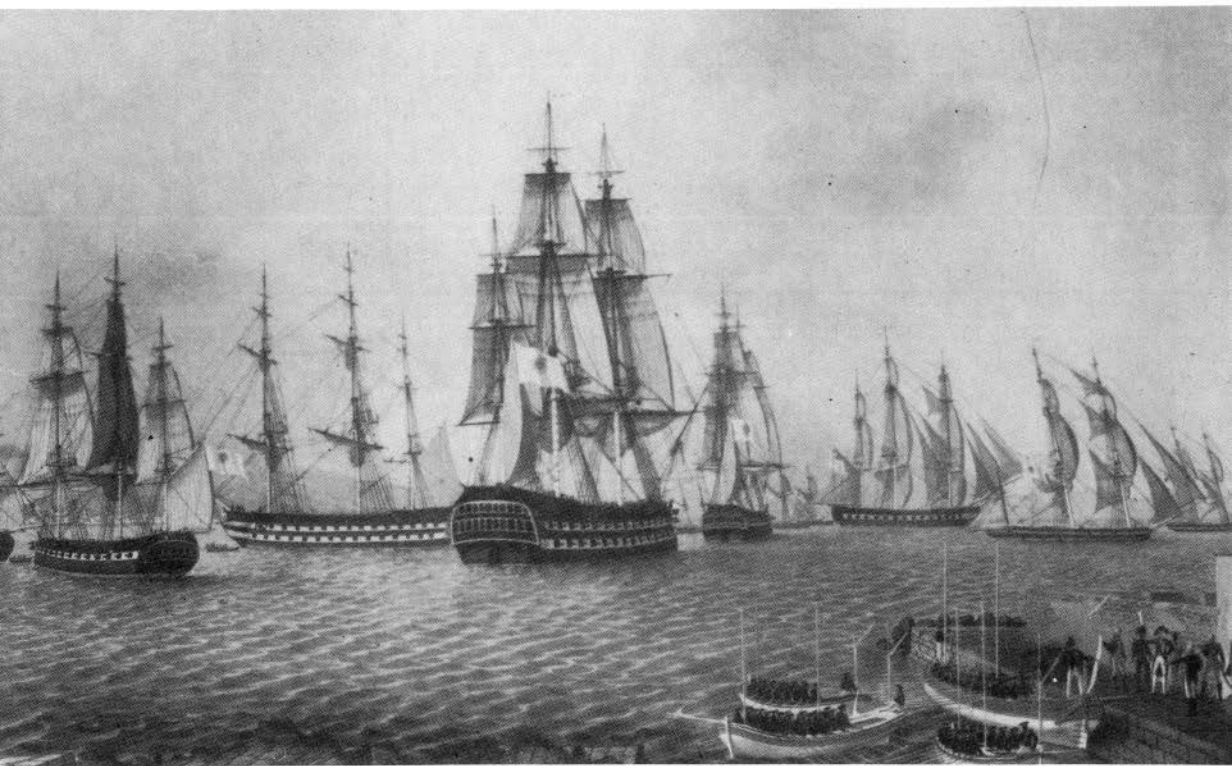
Nel 1815, prima del rientro di Ferdinando I a Napoli, la pianta organica della Marina di Sicilia comprendeva 75 Ufficiali di guerra, 349 marinai e cannonieri, 545 di fanteria Marina, 6 del Ramo idraulico, 66 del Corpo politico, 1.564 del Ruolo d'imbarco, 277 maestranze di arsenale, 38 dei Rami alieni, 24

degli equipaggi delle lance reali e 153 dei leuti armati.

La Marina da guerra di Sicilia era retta da un Consiglio di Marina, del quale facevano parte il Comandante Generale, il Maggiore Generale, l'Intendente Generale e l'Ispettore degli arsenali.



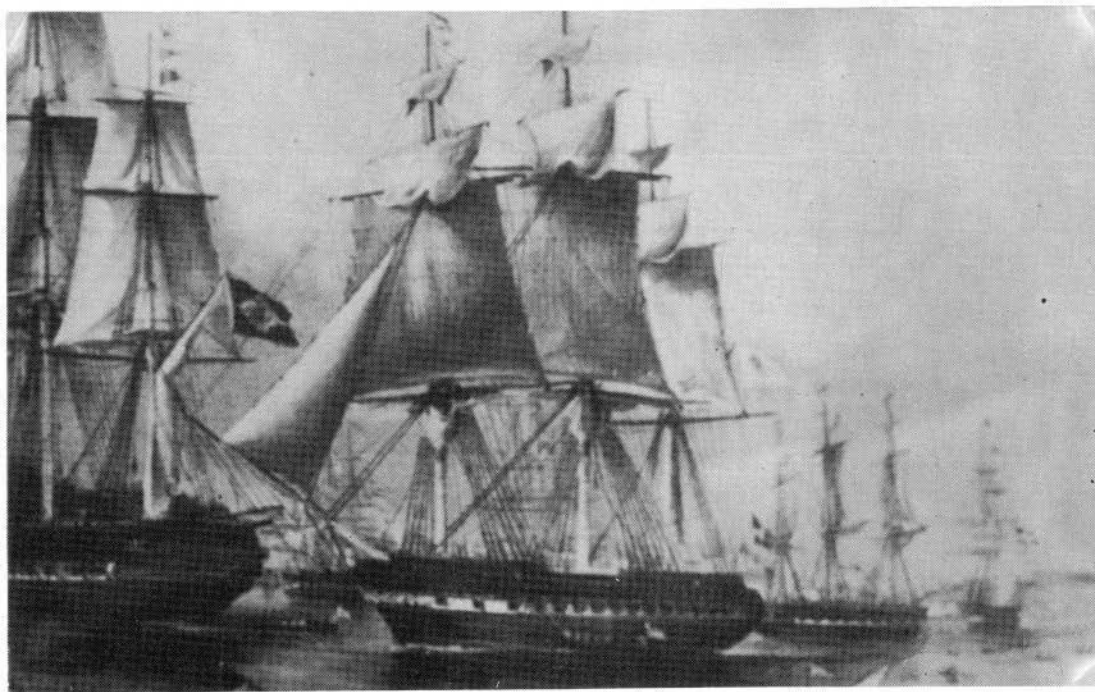
I lavori per la costruzione dello scalo permanente dell'Arsenale di Castellammare nel maggio 1823, in una stampa dell'epoca. La realizzazione dell'arsenale era stata intrapresa nel 1783, sotto la direzione degli ingegneri Imbert e Bianchi.



La partenza di Ferdinando IV per Palermo il 23 gennaio 1806
(Quadro di Filippo Ackert - Museo San Martino - Napoli. Al centro il vascello
"Archimede" sul quale imbarcò il Re) - (Foto Soprintendenza Gallerie - Napoli)



La partenza del Duca di Calabria per Palermo - Novembre 1819
(Quadro di Giovanni Cobiainchi - Museo San Martino - Napoli)
(Al centro il vascello "Capri") - Foto Soprintendenza Gallerie - Napoli



La fregata "Amalia" ex "Carolina"

NAVIGLIO DA GUERRA DEL REGNO DELLE DUE SICILIE
PERIODO DAL REGNO DI CARLO III ALLA RESTAURAZIONE
(1778 - 1815)

AMALIA ex CAROLINA	Fregata	1811-1865
ARCHIMEDE	Vascello di linea	1795-1813
ARETUSA	Fregata	1789-1815
AQUILA	Brigantino	? -1836
AURORA	Corvetta	1788-1822
CALABRESE	Brigantino	1810-1830
CAPRI	Vascello di linea	1810-1845
CERERE	Fregata	1785-1820
COLOMBA	Polacca	1808-1814
CRISTINA ex LETIZIA	Fregata	1812-1863
DELFINO	Goletta	1808-1814
DIANA	Goletta	1799-1801
FAMA	Corvetta	1789-1823
FLORA	Corvetta	1788-1799
FORTUNA	Corvetta	1788-1815
GALATEA	Corvetta	1787-1836
GIOACCHINO	Vascello di linea	1812-1820
GIOIA	Goletta	? -1823
GUISCARDO	Vascello di linea	1791-1799
INDAGATORE	Goletta	1812-1815
LAMPREDA	Gabarra	1793-1799
LAMPO	Goletta	1810-1842
LEONE	Pacchetto	1786-1836
LEOPOLDO	Brigantino	1782-1833
LIPARI	Brigantino	1782-1801
LUISA	Goletta	1810-1836
MINERVA	Fregata	1783-1821
OCEANO	Goletta	1811-1841
PALLADE	Fregata	1786-1798
PANTERA	Orca	1786-1792
PARTENOPE	Vascello di linea	1786-1799
RUGGIERO	Vascello di linea	1788-1790
S. ANTONIO	Pacchetto	1812-1840
SANNITA	Vascello di linea	1792-1805

SANTA DOROTEA	Fregata	1774-1799
SANTA TERESA	Fregata	1774-1795
SAN GIOVANNI	Vascello di linea	1780-1784
SAN GIOACCHINO	Vascello di linea	1780-1799
SIBILLA	Fregata	1788-1815
SIRENA	Fregata	1789-1830
SPARVIERO	Brigantino	1782-1806
STABIA	Corvetta	1786-1823
STROMBOLI	Brigantino	1782-1814
VENERE	Fregata	1808-1814
VULCANO	Brigantino	1782-1814
TANCREDI	Vascello di linea	1789-1799
TARTARO	Pacchetto	1789-1830

Fregata "AMALIA" ex "Carolina" poi "Caracciolo"

Varata nell'arsenale di Napoli il 16 giugno 1811

Dislocamento: 1578 tonn.

Scafo in legno m. 64,30 \$ 12,00

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXIV cannoni da 18 libbre F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.

XVI cannoni da 24 libbre F.L. in coperta

Costruita per conto della Marina murattiana col nome di "Carolina" il 5 giugno 1813 era al comando del C.F. Emanuele Grasset.

Nel settembre 1814 si recò a Portoferraio per imbarcarvi la madre di Napoleone e trasportarla a Napoli, dalla figlia Carolina, consorte di Gioacchino Murat.

Nel maggio 1815, equipaggiata con marinai della Guardia Reale, fu inviata di rinforzo all'esercito murattiano impegnato nelle Romagne contro gli austriaci. Il 30 maggio, bloccata a Taranto dalla squadra inglese del Commodoro Campbell fu costretta a rientrare a Napoli ove arrivò ai primi di giugno, issando la bandiera del Borbone e cambiando nome in quello di "Amalia".

Il 10 settembre 1815 dette fondo nel porto di Napoli, di scorta col brigantino "Calabrese" a un convoglio di sei legni mercantili con truppe provenienti dalla Sicilia.

Il 10 marzo 1819 ne assunse il comando il C.F. Raffaele de Cosa e nel dicembre dello stesso anno, assieme alla corvetta "Cristina" trasportò a Lisbona trecento servi di pena, ceduti per trattato sottoscritto l'11 dicembre 1819 fra il Governo di Napoli e quello del Portogallo, per colonizzare le zone deserte del Brasile.

Scoppiata nel luglio 1820 la rivolta in Sicilia e fuggito a Napoli il Luogotenente Generale del Re Diego Naselli, il 23 luglio fu armata e il 2 settembre 1820, al comando del C.F. Raffaele de Cosa lasciò Napoli di scorta al convoglio di legni mercantili che trasportava in Sicilia il Corpo di spedizione comandato dal Tenente Generale Florestano Pepe, del quale facevano

parte il vascello "Capri", la fregata "Sirena", i pacchetti "Leone" e "Tartaro", i brigantini "Aquila" e "Calabrese" e la polacca "S. Antonio". Tornò a Napoli a fine settembre 1820 e passò in disarmo nel mese di dicembre cessando così il comando del barone de Cosa.

Il 3 aprile 1822 trasportò da Palermo a Napoli 4 ufficiali e 164 uomini del reggimento austriaco "Kaiser". Il 21 luglio 1823 si recò a Livorno, col vascello "Capri", la corvetta "Galatea" e il brigantino "Aquila" per imbarcarvi il re Ferdinando I reduce da una visita al granduca di Toscana a Firenze, facendolo ritorno a Napoli il 17 luglio.

Il 10 ottobre 1829, di nuovo al comando del C.V. Raffaele de Cosa, fu inviata a Barcellona col corredo nuziale e la dote in denaro della principessa Maria Cristina di Borbone, figlia del re Francesco I, unitasi in matrimonio col re Ferdinando VII di Spagna. Colta da un violento fortunale da Maestro, il 22 ottobre fu costretta a poggiare a Porto Mahon, nell'isola Menorca delle Baleari, ove restò fino al 31, arrivando a Barcellona il 2 novembre. Da Barcellona proseguì per Cartagena, sostandovi dal 10 novembre 1829 ai primi di marzo 1830. Imbarcata la salma di D. Luigi de Medici principe di Ottaiano, morto a Madrid, lasciò Cartagena il 3 marzo 1830, rientrando a Napoli il 15 dopo essere transitata dal 12 al 13 marzo per le Bocche di Bonifacio con un'ardita manovra del de Cosa, resa ancor più difficile dalle condizioni del tempo e del mare.

Il 28 marzo lasciò nuovamente Napoli alla volta di Cartagena per imbarcarvi altri dignitari di Corte, al seguito del Re, che dovevano rientrare a Napoli. Non appena di ritorno, il 25 maggio ebbe ordine di trasferirsi a Genova per scortare la "Regina Isabella" sulla quale doveva prendere imbarco la Famiglia Reale, di ritorno dalla Spagna.

Lasciò Napoli il 17 luglio 1830 assieme alla "Isabella", al brigantino "Principe Carlo" e al pacchetto "S. Antonio", ancorando a Genova il 20 luglio. Imbarcato il principe di Cassaro, il principe di Scilla il principe di Cellammare e altri dignitari di Corte, ripartì il 24 facendo ritorno a Napoli il 30 luglio dopo una fortunosa navigazione.

Ne ripartì il 23 ottobre, diretta una seconda volta a Genova, ove imbarcò 200 coscritti svizzeri, che venivano a militare sotto la bandiera delle Due Sicilie, rientrando a Napoli il 16 novembre 1830, dopo il decesso del re Francesco I.

Nel luglio 1841 fu tirata a secco nel cantiere di Castellammare di Stabia e sottoposta a radicali riparazioni, fino al 1842.

Lasciata Napoli a gennaio 1843 si recò a Messina, poi al Pireo e a Trieste nel mese di marzo. Il 1° luglio 1843, al comando del C.F. Luigi Jauch, lasciò Napoli in convoglio col vascello "Vesuvio" e con le fregate "Partenope" e "Isabella", diretta a Rio de Janeiro assieme alla fregata brasiliana "Constituição" sulla quale viaggiava la principessa Teresa Cristina di Borbone, sposata per procura il 30 maggio con Dom Pedro II di Bragança Imperatore del Brasile.

Arrivata a Rio de Janeiro il 3 settembre, ne ripartì il 15 ottobre per essere di ritorno a Napoli alla sera del 25 dicembre 1843.

Il 22 febbraio 1844, ancora al comando del C.F. Jauch, partì nuovamente diretta a Rio de Janeiro, per accompagnarvi il Conte d'Aquila che andava a unirsi in matrimonio con la principessa Maria Januaria di Bragança, sorella di Dom Pedro II. Fu di ritorno a Napoli l'11 agosto 1844, con i due reali sposi a bordo, in 82 giorni di viaggio.

Il 30 agosto 1848 partì da Napoli con le fregate "Isabella" e "Regina", sei pirofregate, due pirocorvette, cinque vapori mercantili requisiti e trentotto unità minori, agli ordini del Brigadiere Pierluigi Cavalcanti, per trasportare in Sicilia le truppe del Corpo di spedizione destinato a "riportare l'ordine e la giustizia" nei Dominj al di là del Faro, insorti contro i Borboni.

Il 3 settembre sbarcò a Messina il 3° reggimento fanteria di linea e il 10, con le fregate "Isabella" e "Regina", iniziò il blocco di Palermo, restando al largo finchè il 18 non venne sottoscritta la tregua d'armi con gli insorti siciliani.

Tornò nelle acque della Sicilia, lasciando Napoli il 30 marzo 1849, con le fregate "Partenope" e "Regina", sei pirofregate e sette vapori mercantili requisiti, agli ordini dello stesso Pierluigi Cavalcanti, per trasportare in Sicilia le truppe del secondo Corpo di spedizione del Generale Filangieri. Rimase dislocata in Sicilia fino al 14 maggio 1849, allorchè il vessillo regio tornò ad essere issato su Palermo.

In armamento il 1° giugno 1851, al comando del C.F. Vincenzo Lettieri per una campagna d'istruzione con gli Aspiranti Guardiamarina e gli Allievi del Collegio di Marina, assieme ai brigantini "Intrepido", "Valoroso", "Zeffiro" e "Principe Carlo".

Altre campagne d'istruzione vennero effettuate dalla stessa fregata nei successivi anni 1852, 1853, 1854, questa da giugno a settembre al comando del C.F. Giuseppe Marsella, 1855, 1856 dal maggio al 18 luglio, 1857, 1858 quest'ultima dal 24 aprile alla metà di luglio, di ritorno dalla quale fu immessa in bacino a Castellammare di Stabia e quindi adibita a bagno penale flotante in sostituzione dell'"Urania".

Il 14 aprile 1860 ne assunse il comando il C.V. Girolamo Vergara, sostituito il 3 giugno dal C.F. Michele Capecelatro e il 4 settembre dal C.V. Giuseppe Flores.

Non avendo obbedito all'ordine di seguire a Gaeta il re Francesco II fu aggregata alla squadra sarda del C.A. Persano, ribattezzata "Caracciolo", al comando del C.F. Leopoldo Fowls e quindi dal 22 novembre del C.F. Ferdinando Acton.

Bastimento di guardia nel porto militare di Napoli, al comando del C.F. Ferdinando Montemayor, il 17 marzo 1861 fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata fregata a vela di 2° ordine.

L'11 febbraio 1862 a rimorchio della "Garibaldi" si trasferì a Gaeta, rientrando a Napoli a fine giugno. Il 9 novembre 1862 passò al comando del C.F. Raffaele Cacace, declassata a corvetta di 2° ordine con D.M. 14 giugno 1863.

Nave ammiraglia del Dipartimento Meridionale, al comando del C.F. Ferdinando Cafiero dal 13 settembre 1863, andò in disarmo il 12 ottobre 1864 e quindi con R.D. 18 giugno 1865 n. 2374, venne radiata dal naviglio da guerra.

Vascello "ARCHIMEDE"

Varato a Castellammare di Stabia il 10 settembre 1795

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena foderata in rame

Tre ponti

Una batteria scoperta e due coperte

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: LXXIV ... F.L.

Fu costruito col concorso di 1 milione di ducati da parte della cittadinanza napoletana.

Partì da Napoli il 22 marzo 1797 diretto a Trieste, ove imbarcò la principessa Maria Clementina di Asburgo, sposata per procura con Francesco di Borbone duca di Calabria, erede al trono di Napoli, che il 14 maggio sbarcò a Manfredonia.

Il 23 dicembre 1798 scortò fino a Palermo il vascello inglese "Vanguard" sul quale il re Ferdinando IV lasciò Napoli all'avvicinarsi delle truppe del Corpo di spedizione del Generale Championnet. Proseguì quindi per Messina, ove fu disarmato il 4 febbraio. Tornò a Napoli nel luglio 1799, assieme alla corvetta "Fama" e alla fregata "Sirena", dopo la caduta della Repubblica Napoletana.

Nel settembre 1800, comandato dal C.V. Bartolomeo Forteguerra, sostenne vittoriosamente nel canale di Sicilia un attacco di sette legni corsari algerini, tra i quali due grosse fregate.

Il 23 settembre 1802 lasciò Napoli col principe ereditario Francesco duca di Calabria, diretto a Barcellona, ove dette fondo il 30 settembre. Partì il 12 ottobre di scorta alle fregate spagnole "Soledad", "Cabilda" e "Guerrera" con la principessa Maria Isabella di Borbone, Infanta di Spagna, sposata al duca di Calabria, facendo ritorno a Napoli il 19 ottobre 1802.

Nel febbraio 1804, al comando del C.V. Diodato Micheroux, fu inviato con la corvetta "Fama" di perlustrazione nel golfo di Tunisi.

Il 23 gennaio 1806, al comando del C.V. Carlo Vicuna, imbarcò re Ferdinando IV che per la seconda volta lasciava Napoli e lo accompagnò a Palermo. Nel febbraio 1807, al comando del conte de la Tour fu inviato a Cagliari, con la fregata "Minerva" e il pacchetto "Tartaro".

Fino al 15 settembre 1807 fu comandato dal C.V. Diodato Micheroux e quindi dal C.V. Carlo Vicuna, che sbarcò il 6 aprile 1808.

Disarmato il 4 febbraio 1809 a Palermo, fu venduto per demolizione verso il 1813.

Fregata "ARETUSA"

Varata a Castellammare di Stabia il 10 agosto 1789

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXVI cannoni da 18 libbre F.L. in
batteria

XIV carronate F.L. in coperta

Il 16 settembre 1793, al comando del C.F. conte Giuseppe di Thurn, lasciò Napoli per unirsi alla squadra inglese del V.A. Hood, impegnata nell'assedio di Tolone, ove dette fondo il 27 settembre.

Rientrò a Napoli il 2 febbraio 1794, dopo aver fatto scalo a La Spezia per sbarcarvi un contingente di truppe sarde e a Gaeta dal 21 al 25 gennaio.

Il 6 marzo 1798, assieme al "Sannita", scortò a Livorno un convoglio di legni mercantili, con truppe, tornando a Napoli il 2 aprile.

Il 29 luglio partì per Napoli, diretta alle Baleari.

Il 23 dicembre 1798 seguì a Palermo il re Ferdinando IV, che, imbarcato sul vascello inglese "Vanguard" si allontanava da Napoli di fronte all'avanzata delle truppe francesi del Generale Championnet.

Rientrò a Napoli ai primi di luglio 1799 assieme al Sovrano.

Nel luglio 1800 prese parte con la squadra inglese al blocco dell'isola di Malta, fino alla sua resa il 5 dicembre 1800.

Il 12 ottobre 1802 partì da Barcellona, di scorta al principe ereditario Francesco duca di Calabria e alla sua sposa infanta Maria Isabella di Borbone, imbarcati sul vascello "Archimede": arrivò a Napoli il 19 ottobre 1802.

Il 23 gennaio 1806, allorchè Ferdinando IV lasciò Napoli per la seconda volta, rimase in disarmo e quindi raggiunse a Palermo le altre navi rimaste fedeli al Borbone.

Fu disarmata a Messina nel giugno 1815 e quindi venduta per demolizione.

Brigantino "AQUILA"

Varato: ?

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento: ?

Il 2 settembre 1820 lasciò Napoli al seguito della squadra comandata dal C.V. Giovanni Bausan, di scorta ad un convoglio di quattordici legni mercantili che trasportava in Sicilia le truppe del Corpo di spedizione del Generale Florestano Pepe. Tornò a Napoli a fine settembre 1820.

Il 21 luglio 1823 scortò a Livorno il vascello "Capri" sul quale prese imbarco il re Ferdinando I di ritorno da Vienna, rientrando a Napoli il 6 agosto.

Disarmato ai primi del 1824 fu alato sullo scalo a Castellammare di Stabia e quasi completamente rifatto scese nuovamente in mare il 4 maggio 1824, destinato al servizio dei Sovrani.

Il 13 luglio 1825 lasciò Livorno, di scorta al vascello "Vesuvio" col quale il Re, la Regina e il Conte d'Aquila tornavano a Napoli, ove dette fondo il 17.

Il 13 giugno 1827, al comando del C.F. Lucio di Palma, prese parte a una manovra di sbarco a Castellammare di Stabia.

Nel settembre 1828 fu inviato in servizio di vigilanza foranea nel canale di Malta, contro i corsari tripolini.

Nel luglio 1831, al comando del C.F. Imbert prestò servizio nel cordone sanitario sulle coste adriatiche fino al Tronto, rientrando il 22 agosto a Palermo.

In disarmo dal 26 febbraio 1833 fu venduto per demolizione nel maggio 1836, a Napoli.

Corvetta "AURORA"

Varata a Castellammare di Stabia il 15 aprile 1788

Dislocamento: 2400 tonn. (?)

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XVIII/ cannoni da 18 libbre F.L. in batteria

VIII/ carronate da 10 libbre F.L. in coperta

Equipaggio: 251 uomini: 1 C.F., 3 T.V., 4 A.V., 6 G.M., 1 capellano, 1 contadore, 2 cerusici, 5 piloti, 7 timonieri, 7 maestri, 9 bassi ufficiali, 135 marinai, 20 cannonieri, 36 fanteria Marina e quindici servidori.

Il 16 settembre 1793, al comando del T.V. G.B. de Sterlich lasciò Napoli alla volta di Tolone, per unirsi alla squadra inglese del V.A. Hood, impegnata nell'assedio di quella piazzaforte, ove dette fondo il 27 settembre 1793.

Tornata a Napoli partì nuovamente con truppe per Tolone, ove giunse il 26 novembre 1793. Rientrò a Napoli il 2 febbraio 1794, dopo aver sostato a La Spezia e a Gaeta dal 21 al 25 gennaio.

Nel marzo 1797, al comando del C.F. Giovanni Bausan, scortò da Messina a Brindisi un convoglio di legni mercantili carichi di cereali: al largo di Capo Santa Maria di Leuca incontrò una polacca corsara tunisina armata con XIV cannoni e la catturò, rimorchiandola a Messina.

Allorchè il 21 dicembre 1798 il re Ferdinando IV si allontanò da Napoli sul vascello di linea inglese "Vanguard", mentre si avvicinavano le truppe francesi del Generale Championnet, era in porto a Palermo per caricare armi e munizioni. Rientrò col Re a Napoli nel giugno 1799, per recarsi il 14 luglio a Livorno e imbarcarvi prigionieri francesi.

Il 23 gennaio 1806, al comando del C.F. Ruggiero Settimo, seguì nuovamente il Sovrano a Palermo, ove rimase in disarmo.

Tornata in armamento il 9 febbraio 1807, al comando del C.F. de Almagro, il 7 maggio trasportò da Palermo a Reggio truppe agli ordini del principe d'Assia. Il 31 dicembre si trasferì da Palermo a Ponza. Il 21 marzo 1809 passò al comando del C.F. Antonio Valvi, tornando da Palermo a Ponza fino al 4 aprile 1809 e quindi nuovamente fino al 25 agosto. Il 29 agosto ne ebbe il comando il C.F. Gaetano Infante e quindi il 1° novembre il C.F. G.B. Staiti.

Il 10 gennaio 1810 rientrò a Palermo per accomodi. Il 6 febbraio andò a Gaeta con truppe, assieme alla "Minerva" e alla "Galatea", si trasferì poi a Ponza il 22 aprile, restandovi fino al maggio 1810.

Al comando del C.F. Carlo Acton, rientrò col re a Napoli a fine giugno 1815.

Disarmata nel 1820, ne fu decretata la vendita per demolizione con R.D. 17 ottobre 1820 n. 148. Il suo scafo fu venduto il 13 febbraio 1823 a Cristoforo Dentale, che lo demolì. ("Giornale del Regno delle Due Sicilie" 7 febbraio 1823, n. 82).

Brigantino "CALABRESE"

Varato: ?

Stazza: 198 tonn. di registro nette

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento: VI carronate da 12 libbre F.L.

Ex brick di bandiera nord americana "Emily" di proprietà Gordon & Rossier di New York, fu catturato il 22 gennaio 1810 dalla Marina murattiana.

Il 16 giugno fu presente al varo a Napoli della fregata "Carolina".

Il 12 settembre 1812 trasportò artiglierie a Gaeta e nel gennaio 1813 fu in servizio di vigilanza foranea nel triangolo di mare Gaeta-Ponza-Baia. Nel marzo 1815 fu inviato in Alto Adriatico con rinforzi della Guardia Reale per il Corpo di spedizione di Gioacchino Murat, impegnato in Romagna contro gli austriaci. Il 30 maggio 1815, mentre si trovava in porto a Taranto, fu catturato dagli inglesi e consegnato al Borbone.

Il 2 settembre 1820 lasciò Napoli con la squadra agli ordini del C.V. Giovanni Bausan, di scorta al convoglio di legni mercantili che trasportava in Sicilia le truppe del Corpo di spedizione del Generale Florestano Pepe.

Nel maggio 1821, al comando del T.V. Gaetano Imbert, fu inviato in Adriatico col vascello "Capri" e la fregata "Sirena" a protezione del traffico mercantile napoletano.

Nel giugno 1828 trasportò servi di pena a Lampedusa.

A luglio 1829, al comando del C.F. Letterio Longo, si recò a Messina e quindi a Milo e a Smirne. Nell'aprile 1830 fu inviato ad Algeri e Porto Mahon, rientrando a Napoli a giugno.

Nel luglio 1831, al comando del C.F. Marino Caracciolo, venne destinato al cordone sanitario nel Tirreno, tra il Faro e il golfo di Napoli.

Il 14 gennaio 1833, al comando del C.F. Raffaele Cacace, lasciò Taranto diretto a Messina, da dove partì il 31 per Napoli, ove fu disarmato il 4 febbraio 1833.

Il 22 gennaio 1836 partì da Napoli al comando del C.F. Marino Caracciolo, diretto a Palermo e Messina.

Nel giugno 1838 fu tirato a secco nel cantiere di Castellammare di Stabia, per lavori di calafataggio e raddobbo.

In armamento il 26 settembre 1839, venne disarmato a fine dello stesso anno e offerto in vendita per demolizione il 15 giugno 1842. ("Giornale del Regno delle Due Sicilie 2 giugno 1842, n. 118).

Vascello "CAPRI"

Varato a Castellammare di Stabia il 21 agosto 1810

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena foderata in rame

Tre ponti

Due batterie coperte e una scoperta

Tre alberi a vele quadre con bompresso

Armamento all'origine: LXXIV/... F.L.

Costruito per conto della Marina murattiana, entrò a Napoli il 3 settembre 1810, al comando del C.V. de Rubertis, sotto la scorta delle golette "Luisa" e "Principessa Letizia".

Il 5 giugno 1813 passò al comando del C.V. Giuseppe Correale e l'11 agosto dello stesso anno fu impegnato in una breve azione di fuoco nel golfo di Napoli contro tre fregate e due brigantini borbonici.

Il 28 aprile 1815 venne consegnato a Napoli agli inglesi, che lo trasportarono a Malta, ove dette fondo il 5 maggio.

Restituito al Borbone nel settembre 1816, tornò a Napoli con equipaggio trasportato a Malta dalla corvetta "Cristina".

Nel maggio 1820, al comando del C.V. Matteo Correale, fu inviato in Adriatico a protezione del naviglio da commercio napoletano e l'11 maggio, al largo di Ancona, catturò un legno corsaro imperiale.

Il 2 settembre 1820, al comando del C.V. Giovanni Bausan, con le fregate "Amalia" e "Sirena", i pacchetti "Leone", "S. Antonio" e "Tartaro" e i brigantini "Aquila" e "Calabrese" lasciò Napoli di scorta ad un convoglio di 14 legni mercantili che trasportavano in Sicilia le truppe del Corpo di spedizione del Generale Florestano Pepe. Rientrò a Napoli il 24 ottobre 1820.

Il 21 luglio 1823, al comando del C.V. Giovan Battista Staiti, si recò a Livorno per imbarcarvi il 27 il re Ferdinando I, di ritorno da Vienna, dando fondo nella darsena di Napoli il 6 agosto.

Il 31 agosto 1839 andò a Castellammare di Stabia per essere calafatato e sottoposto a lavori di raddobbo.

Il 10 maggio 1843 fu tirato a secco nello scalo di alaggio del cantiere di Castellammare di Stabia, con l'impiego di 2400 uomini, dei quali 320 dell'equipaggio del "Vesuvio", 242 della fregata

"Regina", 242 della "Partenope", 146 della "Isabella" e 1450 delle maestranze del cantiere, impiegando una macchina a venti argani, dei quali quattordici a catena e sei a corda. L'operazione costò 1350 ducati.

In disarmo a Napoli nel 1847 fu poco dopo venduto all'asta pubblica per demolizione

Fregata "CERERE"

Varata nell'arsenale di Napoli il 3 marzo 1783

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta

Tre alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: II/cannoni da 36 libbre F.L. e X/ canno-
ni da 18 libbre F.L. in batteria

XVIII/carronate da 18 libbre F.L. in co-
perta

II/cannoni da 12 libbre F.L. e II canno-
ni da 6 libbre F.L. su affusto

Nel dicembre 1795, al comando del C.F. conte Giuseppe Thurn, fu inviata nelle acque della Sicilia orientale, in servizio di vigilanza foranea contro i pirati barbareschi.

Nell'aprile 1796, passata al comando del C.F. Diego Naselli, catturò nelle acque di Ustica uno sciabecco corsaro tunisino, armato con dodici cannoni, che poi, durante il rimorchio, abboccò sotto vela, colando a picco. Si recò quindi a Livorno, fino al mese di agosto, aggregata alla squadra inglese.

Il 5 maggio 1798, andò in caccia di un legno corsaro tripolino, con trentacinque uomini di equipaggio, catturandolo nelle acque di Ponza.

Il 29 luglio 1798 lasciò Napoli con le fregate "Sirena" e "Aretusa", diretta alle Baleari, rientrando a Napoli il 16 settembre, dopo aver fatto sosta a Portolongone, ove si unì al "Sannita".

Allorchè le truppe del Generale Championnet occuparono Napoli, ove fu proclamata la repubblica, si arrese ai francesi il 20 gennaio 1799, passando al comando del T.V. Andrea Mazzitelli e issando il tricolore repubblicano giallo-rosso e bleu.

Il 28 aprile 1799, incrociata una fregata inglese al largo di Castellammare di Stabia, reagì contro il suo fuoco, disalberandola.

Tornata all'obbedienza del Borbone nell'agosto 1799, allorchè Ferdinando IV, imbarcatosi sul vascello "Archimede" lasciò nuovamente Napoli il 23 gennaio 1806, diretto a Palermo,

vi trasportò il 2 febbraio il personale di Corte e gli effetti personali della regina Maria Carolina. Tornata a Napoli al comando del C.F. Santalucia, il 14 febbraio 1806 venne catturata dai francesi a Castellammare di Stabia, formando con la "Fama" il nucleo della Marina di Giuseppe Bonaparte.

Il 1° maggio 1808 catturò nel canale di Procida il brick nord americano "Nancy" al comando del capt. Wm. Barson, proveniente da Bilbao da dove era partito il 13 febbraio diretto a Gallipoli per caricarvi olio.

In armamento il 6 settembre 1808, al comando del C.F. Giovanni Bausan, il 3 ottobre 1808 scortò il convoglio delle truppe di Gioacchino Murat che lasciavano Napoli per occupare Capri, sostenendo l'8 ottobre un contrattacco delle fregate borboniche "Minerva" e "Sirena".

Inviata nelle acque di Ponza il 7 novembre 1808, vi restò fino al dicembre, per andare quindi agli accomodi a Castellammare.

Occupata Ischia dagli inglesi, il 7 giugno 1809 tornò a Ponza con truppe, stazionandovi fino al 16. Il mattino del 25 giugno, al comando del Bausan, uscì da Pozzuoli con la "Fama" scontrandosi con due fregate e un brick borbonici, al largo di Capo Miseno. Nel pomeriggio del 27 sostenne poi vittoriosamente con la "Fama" al largo di Nisida, un violento scontro con la fregata inglese "Cyane", comandata dal C.F. Thomas Staines, restando quasi disalberata, con una cinquantina di morti e un centinaio di feriti a bordo.

Inviata per gli accomodi a Castellammare di Stabia, fu riarmata il 6 agosto 1809, riprendendo il mare il 15 per un'azione di fuoco contro due fregate e una corvetta inglesi, che si erano spinte nel golfo di Napoli.

Il 9 gennaio 1810 catturò nelle acque di Ponza il brick nord americano "Phoenix" capt. Simon Haskell, proveniente da New York e quindi il 15 gennaio 1810 la goletta "Peace" capt. William Graves proveniente da Newport con un carico di pesce secco.

Il 1° febbraio 1810 catturò lo schooner "Hound" capt. Nahoum Warren da Baltimore, con caffè e generi coloniali. Il 13 dello stesso mese catturò poi il brick "Ruth and Mary" capt. Edward Courier, da Boston e lo schooner "Amberst" capt. Charles Bradford anche da Boston, carichi di baccalà e pesce secco.

Il 3 maggio 1810, comandata dal C.F. Ramatuelle, assieme alla "Fama" e al brigantino "Sparviero" sostenne un violento scontro con la fregata inglese "Spartan" al comando del C.F. Brenton, costretta a rientrare a Baia dopo la morte di Ramatuelle, colpito da una bordata.

A metà del 1812 fu alata nel bacino di raddobbo della darsena di Napoli, per riparazioni, scendendo nuovamente in mare il 4 agosto 1812.

Il 15 giugno 1813 passò al comando del C.F. Bartolomeo de la Rivière.

Tornata sotto il vessillo dei Borboni il 30 maggio 1815, a Brindisi, mentre era al comando del C.F. Giuseppe de Cosa, fu disarmata nel 1820 e venduta per demolizione.

Polacca "COLOMBA"

Varata: ?

Dislocamento:

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a pioppo con vele quadre e bompresso

Armamento: XII/... F.L.

Già di bandiera moscovita, denominata "Capricciosa", fu predata a Palermo il 12 gennaio 1808 con la fregata "Venere".

Nel marzo 1811 era equipaggiata con: 1 T.V. comandante, 3 Piloti, 1 Cappellano, 1 Nostromo, 1 Contadore, 2 Guardiani, 1 Maestro ascia, 32 Marinai, 4 Grumetti e Mozzi, 2 Dispensieri, 1 Cuoco, 8 Cannonieri, 13 Fanteria di Marina (A.S.N. Sez. Marina). Restituita ai russi nel 1814.

Corvetta "CRISTINA" ex "Letizia"

Varata nell'arsenale di Napoli il 25 dicembre 1812

Dislocamento: 762 tonn.

Scafo in legno con carena in rame m. 34,76 × 8,94

Due ponti

Una batteria coperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXIV/cannoni da 24 libbre F.L.

XX/carronate da 24 libbre F.L.

Equipaggio: 360

Costruita quale fregata col nome di "Letizia" per conto della Marina murattiana, entrò in armamento il 5 giugno 1813 al comando del C.F. Emanuele Diaz, passando poi nel marzo 1814 al comando del C.F. Raffaele de Cosa.

Nel maggio 1815, al comando del C.F. Raffaele de Cosa, fu inviata in Adriatico con la fregata "Carolina" e il brigantino "Calabrese" per trasportare ad Ancona truppe di rinforzo all'esercito di Gioacchino Murat operante nelle Romagne contro gli austriaci. Ultimata la missione incrociò al largo delle foci del Po, ma per una grave epidemia di malaria scoppiata fra l'equipaggio, fu costretta a rientrare ad Ancona.

Il 30 maggio 1815 mentre era in porto a Brindisi, passò all'obbedienza del Borbone, cambiando il suo nome in quello di "Cristina". Raggiunta la fregata "Carolina" a Taranto, rientrò a Napoli a metà giugno 1815 assieme alla corvetta "Cerere" e al brigantino "Calabrese", per recarsi poco dopo a Malta con gli equipaggi dei vascelli "Capri" e "San Ferdinando".

Durante la notte del 18 novembre 1815, mentre era in rada a Napoli, al largo del Forte del Carmine, soccorse e rimorchiò in salvo il brigantino inglese "Pegaseus Horse", carico di derate indiane, che, per l'arare delle ancore e il forte maltempo, stava per andare in secca sulla spiaggia della Marinella.

A dicembre 1819 di conserva con la fregata "Amalia" trasportò a Lisbona trecento servi di pena, ceduti per trattato al Portogallo per colonizzare il Brasile.

A metà maggio 1824, al comando del C.V. Alfonso Sozj Carafa, fu inviata a Livorno per imbarcarvi l'arciduchessa Maria Luigia di Parma, facendo ritorno a Napoli il 16 maggio, per poi riaccompagnare a Livorno l'arciduchessa stessa il 26 luglio.

Il 14 settembre 1824 trasportò a Palermo un forte contingente di truppe. Nel febbraio 1825 tornò a Palermo con altre truppe e il 13 luglio scortò da Livorno a Genova il vascello "Vesuvio" sul quale erano imbarcati i Sovrani col Conte d'Aquila, rientrando a Napoli il 18 luglio 1825.

Nel novembre 1826, al comando del C.F. Raffaele de Cosa, fu inviata a Trieste per caricarvi rame in foglie necessario per foderare la carena della nuova fregata "Regina Isabella", in costruzione a Castellammare di Stabia. Durante il viaggio di ritorno, nel mese di febbraio 1827, mentre era in porto a Messina, inviò le sue lancia in soccorso dello schooner inglese "Evelyn", che rotti gli ormeggi per il maltempo e spinto dal vento e dal mare, stava per investire sulle scogliere del Salvatore.

Nel maggio 1828, comandata dal C.F. Saverio Garofalo, mentre si trovava in porto a Messina, ebbe ordine di unirsi alle fregate "Regina Isabella" e "Sirena", col brigantino "Principe Carlo", la goletta "Lampo" e i pacchetti "Leone" e "Tartaro" agli ordini del C.V. Alfonso Sozj-Carafa, per effettuare un'azione di forza contro il Bey di Tunisi, azione che per altro si limitò ad un inefficace bombardamento di quel porto, iniziato il 22 agosto e ultimato il 29.

Rientrata a Napoli il 4 settembre, fu disarmata l'8, per essere tirata a secco nel cantiere di Castellammare di Stabia, ove fu carenata e radicalmente riparata, scendendo nuovamente in mare il 18 ottobre 1828. Declassata a corvetta, fu allora armata con X/ cannoni da 24 libbre F.L., XX/ carronate da 24 libbre F.L. in coperta e II/ obici da 60 libbre F.L.

Dall'ottobre 1832 al maggio 1833, al comando del C.F. Lucio di Palma, effettuò una lunga campagna di istruzione con gli Aspiranti Guardiamarina in Levante, al Pireo, a la Canea e a Smirne, facendo ritorno a Napoli, in contumacia, il 28 maggio 1833.

Nel corso della campagna, dal 23 marzo 1833, si unì alla fregata "Regina Isabella" e ai brigantini "Principe Carlo" e "Zeffiro", prendendo parte all'azione dimostrativa contro il Bey di Tunisi, unitamente alla squadra sarda comandata dal C.A. Giorgio de Viry.

Il 13 maggio 1834, al comando del C.F. Pierluigi Cavalcanti, in formazione con la fregata "Regina Isabella" e la goletta "Lampo" agli ordini del R.A. Giovan Battista Staiti, mosse da Napoli per un'altra dimostrazione di forza contro la Reggenza del Marocco.



N 6

46
Napoli 5 febbraio 1854

Al rapporto settimanale di legge
di particolare servizio Robert
Signor Generale

Mi sono rapportato, che, travagli
di opera sottile, di calafataggio, della
Carracca, e altri Attelieri progredisc
no regolarmente, ma sempre in pr
porzione di mezzi che l'Arsenale
può dare, senza essersi stata alla
novità nella passata settimana.

Il Cap. di Fregata Comandante
Vincenzo Lettieri

Lettera in data 5 febbraio 1854 su carta intestata
della Reale Corvetta "Cristina" di particolare servizio di S.M.

Restò in rada a Gibilterra e a Tangeri dal 5 al 21 giugno con la goletta "Lampo", mentre la "Regina Isabella" proseguì oltre Gibilterra lungo le coste occidentali marocchine. Rifornitasi di acqua e viveri a Cadice dal 22 al 24 giugno, rientrò a Napoli il 22 luglio, dopo aver «purgato» una lunga quarantena a Porto Mahon, nelle Baleari, fino al 10 luglio.

Passata al comando del C.F. Federico Roberti, lasciò Palermo il 21 dicembre 1838 col brigantino "Zeffiro", arrivando a Napoli il 24.

Nel giugno 1840 entrò a far parte della squadra di evoluzione formata dal vascello "Vesuvio", dalle fregate "Partenope", "Urania" e "Regina Isabella", dalla goletta "Sibilla" e dall'avviso a ruote "Ferdinando II", agli ordini del Brigadiere Alfonso Sozj-Carafa. Manovrò a lungo nel golfo di Napoli e il 10 ottobre ancorò a Palermo, ove rimase fino al 14. Tornata a Napoli, continuò le manovre ed esercitazioni a fuoco nel golfo e il 28 ottobre scortò fino a Siracusa il vascello "Vesuvio" sul quale aveva preso imbarco il re Ferdinando II. Restò nelle acque della Sicilia fino al 10 dicembre, rientrando il 15 a Napoli, per andare «allo sverno».

Il 7 luglio 1842, assieme al "Vesuvio", alla "Partenope", alla "Urania" e agli avvisi a ruote "Ferdinando II" e "San Venefrede", accompagnò i Sovrani a Palermo per assistere ai festeggiamenti in onore di S. Rosalia.

Il 19 giugno 1844 fu aggregata alla squadra di evoluzione agli ordini del Brigadiere Raffaele de Cosa, manovrando nel golfo di Napoli sino alla fine di luglio e quindi scortò il "Vesuvio", sul quale aveva preso imbarco il Sovrano, fino a Palermo. Vi ancorò il 27 luglio, facendo ritorno a Napoli il 14 agosto.

Il 10 luglio 1845 accompagnò a Palermo il Re, la Regina, il Duca di Calabria, il Conte di Trapani e le principesse Carolina e Amalia, facendo ritorno a Napoli il 22 luglio.

Il 30 giugno 1850 si recò a Palermo con la "Tancredi" e il 21 agosto si trasferì a Gaeta fino al 1° settembre.

In armamento il 1° giugno 1851, al comando del C.F. Vincenzo Lettieri per una campagna d'istruzione nelle acque della Sicilia con gli allievi del Collegio di Marina, assieme alla fregata "Amalia" e ai brigantini "Intrepido", "Valoroso", "Zeffiro" e il "Principe Carlo".

Il 17 maggio 1852 rese gli onori ai Granduchi Nicolò e Michele figli dello Zar delle Russie, arrivati a Napoli col vapore "Wladimiro".

Dal 22 giugno 1858 al 20 settembre 1858 fu al comando del C.F. Vincenzo Lettieri, tornando in armamento il 16 aprile 1860 per una breve campagna d'istruzione con gli allievi del Collegio di Marina, comandata dal C.F. Enrico di Brocchetti.

Il 7 settembre 1860 non obbedì all'ordine del Re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregata alla squadra sarda del C.A. Persano, restando in disarmo nella darsena militare di Napoli dall'11 settembre.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata corvetta di 2° ordine a vela, armata con IV/ cannoni da 160 libbre F.L., X/ obici da 60 libbre F.L., I/ cannone da 5 1/2 libbre B.L. su affusto.

In armamento il 1° agosto 1861 al comando del C.F. Roberto Pucci, partì da Napoli il 23 agosto con la scuola mozzi e novizi, diretta a Pozzuoli, e da qui proseguì il 30 per Palermo, ove dette fondo il 4 settembre. Vi rimase fino al 10, diretta a Milazzo e quindi nel Faro, ove bordeggiò fino al 17, rientrando a Messina, da dove partì l'8 ottobre per essere a Napoli il 13. Sciolte le vele il 3 febbraio 1862 per un'altra breve campagna con i mozzi e i novizi, assieme al "Valoroso" e allo "Zeffiro" dai quali si distaccò al largo delle isole Pontine diresse su Trapani, ove dette fondo l'11 febbraio, partendo il 9 marzo per La Spezia, ancorando al Varignano il 15 marzo. Unitasi nuovamente allo "Zeffiro" e al "Valoroso", lasciò La Spezia il 21 aprile 1862 assieme alla flottiglia novizi e mozzi del Dipartimento settentrionale per bordeggiare al largo delle isole toscane.

Il 22 salutò alla voce il re Vittorio Emanuele II che, imbarcato sulla "Maria Adelaide" passava in rivista la squadra di evoluzione del C.A. conte G.B. Albin, proseguendo le manovre e le esercitazioni per rendersi poi a Portoferraio il 5 maggio. Partita il 14 bordeggiò fino alle Bocche di Bonifacio, ancorando il 20 maggio alla Maddalena e il 1° giugno a Cagliari, da dove partì il 26 per rientrare il 7 luglio a Castellammare di Stabia e ivi assistere al varo della "Etna" il 18 luglio 1862. Riprese quindi il mare per essere a Palermo il 18 agosto e a Messina il 28, facendo quindi ritorno a Napoli.

Il 16 giugno 1863, al comando del C.F. Enrico de Viry, lasciò La Spezia assieme al "Daino", all'"Eridano" e allo "Zeffiro" per un'altra campagna d'istruzione con i novizi e i mozzi. Dal 24 al 27 giugno sostò a Cagliari, trasferendosi quindi nel Golfo Palmas per evoluzioni e manovre a fuoco fino al 7 luglio. Tornata in rada a Cagliari, partì l'11 luglio diretta a Gaeta, ove

dette fondo il 20, rientrando a Napoli il 21 luglio. Recatasi per calafataggio e raddobbo a Castellammare di Stabia, partì il 30 luglio 1863 col "Daino", l'"Eridano" e lo "Zeffiro", diretta a Messina, ove restò dal 3 al 6 agosto. Diresse quindi per lo Jonio, bordeggiando al largo di Antivari e Saseno, attorno a Lissa, nel canale di Lesina e dando fondo il 26 agosto ad Ancona, ove si trattenne fino al 7 settembre 1863. Effettuate altre evoluzioni e manovre in Adriatico, tornò ad Ancona il 14 settembre, ripartendo il 22 per Siracusa ed Augusta col solo "Zeffiro". Partita il 5 ottobre alla volta di Trapani, vi dette fondo il 9, fino al 22, per rientrare il 26 ottobre a Napoli, che lasciò il 9 dicembre 1863 diretta a La Spezia a rimorchio della "Garibaldi".

Passata il 13 gennaio 1864 al comando del C.F. Ferdinando Montemayor, partì da La Spezia il 20 giugno con lo "Zeffiro" e il "Daino" alla volta di Genova, che lasciò il 12 luglio per tornare a Napoli il 19. Partita il 3 agosto con lo "Zeffiro", arrivò a Messina il 6 agosto 1864 proseguendo l'8 per Brindisi, ove dette fondo il 17, dopo essere stata colta da un violento fortunale da Greco al largo di Santa Maria di Leuca.

Lasciata Brindisi il 22 agosto, ancorò il giorno seguente in rada a Saseno, con lo "Zeffiro" fino al 29 agosto. Sostò a Corfù dal 1° settembre al 13 ottobre, a Malta dal 18 al 20 ottobre, a Trapani il 23, a Palermo dal 24 ottobre all'8 novembre. Si recò quindi a Gaeta, ove rimase alla fonda dal 12 al 22 novembre 1864. Trasferitasi a Baia e poi a Napoli, il 7 gennaio 1865 passò al comando del C.F. Corrado Jauch e il 12 aprile 1865 andò in disarmo a Baia. (A.S.N. Sez. Marina G.U.B. n. 38 e nn. 111 a 114).

Radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 18 luglio 1866 n. 3106, il suo scafo fu venduto per demolizione il 10 ottobre 1866 per £ 16.160.

Goletta "DELFINO"

Varata: ?

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento: XII/... F.L.

Equipaggio: (1811): 2 Piloti, 1 Nostromo, 1 Guardiano, 1 Padrone, 1 Maestro ascia, 18 Marinai, 2 Mozzi, 2 Dispensieri, 6 Cannonieri, 9 Fanteria Marina (A.S.N. Sez. Marina)

Già di bandiera moscovita, fu catturata dal Governo del Borbone a Palermo il 12 gennaio 1808.

Nel settembre 1809 venne armata a Palermo per il trasporto di detenuti, fino al mese di dicembre.

Restituita ai russi nel 1814.

Goletta "DIANA"

Varata: ?

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento: ?

Predato dal Governo del Borbone a Palermo nel 1799 risulta naufragata a Milazzo nel febbraio 1801.

Corvetta "FAMA"

Varata a Castellammare di Stabia il 15 settembre 1789

Dislocamento: 2400 tonn. (?)

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: VI/cannoni da 36 libbre F.L.

II/cannoni da 18 libbre F.L. in batteria

XXII/carronate da 18 libbre F.L. in coperta

Il 21 dicembre 1798 al comando del T.V. Raffaele de Cosa, seguì a Palermo re Ferdinando IV, che, sul vascello inglese "Vanguard", si allontanava da Napoli all'avvicinarsi delle truppe francesi del Generale Championnet. Tornò a Napoli a luglio 1799.

Nel febbraio 1804, al comando del C.F. Raffaele de Cosa, fu inviata in perlustrazione nel golfo di Tunisi.

Il 23 gennaio 1806 scortò a Palermo il Sovrano che lasciava Napoli per la seconda volta, facendo ritorno a Napoli per imbarcarvi il Reggente Generale Diego Naselli, partendo il 2 febbraio per Palermo.

Rientrata nuovamente a Napoli, il 14 febbraio si arrese ai francesi, formando con la "Cerere" il nucleo della Marina da guerra di Giuseppe Bonaparte e poi di Gioacchino Murat.

Armata il 6 settembre 1808, al comando del C.F. Matteo Correale, lasciò Napoli il 3 ottobre con le truppe del Murat, che doveva occupare Capri, restando in quelle acque fino al 18. L'8 marzo trasportò nell'isola Gioacchino Murat in persona.

Il 27 giugno 1809, al comando del C.F. Alfonso Sozj Carafa, prese parte con la "Cerere" allo scontro al largo di Posillipo contro la fregata inglese "Cyane", subendo gravi avarie.

Inviata agli accomodi a Castellammare di Stabia, fu riarmata il 15 agosto 1809 e mandata in perlustrazione al largo di Capri fino a metà settembre.

Il 3 maggio 1810, al comando del C.F. Giuseppe de Cosa, fu attaccata nel canale di Procida dalla fregata inglese "Spartan" e, disalberata, venne costretta a riparare a Baia, passando il 2 giugno al comando del C.F. Raffaele de Cosa.

Il 5 giugno 1811 rientrò a Napoli dopo aver trasportato a Gaeta truppe del 7° Reggimento fanteria di linea.

Nel marzo 1815 fu inviata in Adriatico con rinforzi per le truppe murattiane impegnate contro gli Austriaci in Romagna.

Tornò sotto il vessillo dei Borboni nel giugno 1815 a Taranto. Col Real Decreto 17 ottobre 1820, n. 148 ne fu decretata la vendita all'asta pubblica. Il suo scafo venne acquistato il 13 febbraio 1823 da D. Cristoforo Dentale, per demolizione ("Giornale del Regno delle Due Sicilie" n. 32 del 7 febbraio 1823).

Corvetta "FLORA"

Varata a Castellammare di Stabia il 15 ottobre 1786

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta

Tre alberi a vele quadre, con randa e bompresso

Armamento all'origine: XXIV/cannoni da 18 libbre F.L. in
batteria

Non si hanno notizie sulla sua attività.

Per ordine del Commodoro Donald Campbell fu incendiata
in rada a Napoli l'8 gennaio 1799.

Corvetta "FORTUNA"

Varata a Castellammare di Stabia il 15 ottobre 1788

Dislocamento: 2400 tonn. (?)

Scafo in legno con carena ramata

Un ponte

Una batteria scoperta

Tre alberi a vele quadre con randa e bompresso

Armamento all'origine: XXIV/cannoni da 18 libbre F.L. in coperta

VI/carronate da 10 libbre F.L. in coperta

Il 16 settembre 1793, al comando del C.F. Giuseppe de Almagro, lasciò Napoli alla volta di Tolone, per unirsi alla squadra inglese del V.A. Hood, impegnata nell'assedio di quella piazzaforte, ove dette fondo il 27 settembre 1793.

Tornata a Napoli imbarcò altre truppe per Tolone, ove ancorò il 26 novembre. Rientrò a Napoli il 2 febbraio 1794, dopo aver fatto sosta a La Spezia per sbarcarvi un contingente di truppe sarde e a Gaeta dal 21 al 25 gennaio.

Il 21 dicembre 1798 seguì a Palermo il re Ferdinando IV, tornando a Napoli ai primi di luglio 1799.

Il 20 luglio partì da Napoli diretta con truppe ai Presidi, rientrando a Napoli il 29.

Scortò per una seconda volta il Sovrano a Palermo il 23 gennaio 1806, dove restò in disarmo fino al 5 giugno 1809, indi fu inviata in arsenale per accomodi. Il 9 dicembre 1813 era ancora in disarmo a Palermo, mancante dei due alberi maggiori.

Ancora in disarmo nel 1815, fu venduta a Palermo per demolizione.

Corvetta "Galatea"

Varata a Castellammare di Stabia il 15 ottobre 1787

Dislocamento: 2400 tonn. (?)

Scafo in legno con carena ramata

Un ponte

Una batteria scoperta

Tre alberi a vele quadre con bompresso

Armamento all'origine: XXIV/ cannoni da 18 libbre F.L. in coperta

L'11 agosto 1797 accompagnò ad Ischia il re Ferdinando IV che seguì a Palermo il 21 dicembre 1798, allorchè si allontanò da Napoli sul vascello inglese "Vanguard", all'avvicinarsi delle truppe del Corpo di spedizione francese comandato dal Generale Championnet. Rientrò col Sovrano a Napoli nel luglio 1799.

Il 14 settembre 1799 tornò a Palermo, ove scortò il Sovrano il 23 gennaio 1806, nella sua seconda fuga da Napoli, sul vascello "Archimede". Restò in disarmo a Palermo sino al febbraio 1809, allorchè venne riarmata e inviata a Messina. Disarmata, tornò in armamento l'11 gennaio 1810 e quindi nuovamente il 23 aprile 1813, recandosi il 21 luglio a Ponza per sostituire l'"Aurora".

Rientrò di scorta al Re a Napoli nel luglio 1815, restando in disarmo fino al 23 settembre 1815. In armamento da quel giorno al comando del C.F. Giovannantonio della Spina fino al 16 settembre 1816. Armata il 17 aprile 1821 al comando del C.V. Francesco Barone, fino al 23 giugno e poi del C.F. Pierluigi Cavalcanti, disarmando il 27 settembre 1821.

Il 21 luglio 1823 scortò fino a Livorno il vascello "Capri" sul quale aveva preso imbarco il Re, tornando a Napoli il 6 agosto per disarmare il 23 settembre 1823. Riarmata il 25 aprile 1824 al comando del C.V. Giovannantonio della Spina, in quella data aveva uno S.M. di 10 ufficiali: 1 C.V. Comandante, 2 T.V., 1 A.V., 1 G.M., 1 cappellano, 1 cerusico, 3 piloti.

Disarmata il 10 novembre 1824, tornò in armamento il 1° maggio 1825, al comando del C.F. Girolamo de Gregorio. Lasciò Livorno il 13 luglio 1825 di scorta al vascello "Vesuvio" sul quale il Re Francesco I, la Regina e il Conte d'Aquila, tornavano a Napoli, dopo una visita al Granduca di Toscana. Arrivata a Napoli il 17 luglio, venne poco dopo disarmata.

Il 13 luglio 1827, di nuovo al comando del C.V. Giovannantonio della Spina, prese parte ad una manovra da sbarco a Castellammare di Stabia.

Nel settembre 1828 tornò in armamento per recarsi nel Basso Tirreno e nel Canale di Sicilia, in servizio di vigilanza contro i corsari delle Reggenze barbaresche.

Fu venduta per demolizione dopo il 1836, poichè in quell'anno figurava ancora compresa nel "Notamento dei Legni della Real Marina al 1° settembre 1836" (A.S.N. Archivio Borbone, f. 907).

Vascello "GIOACCHINO"

Varato a Castellammare di Stabia il 1° agosto 1812

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Tre ponti

Due batterie coperte

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: LXXIV/... F.L.

Costruito per la Marina da guerra murattiana, passò in armamento il 5 giugno 1813, al comando del C.F. Giovanni Bausan.

Nel settembre 1814 fu inviato a Portoferraio per imbarcarvi la madre di Napoleone ed accompagnarla a Napoli dalla regina Maria Carolina, sua figlia.

Il 28 aprile 1815 si consegnò agli inglesi, che lo trasportarono a Malta, ove dette fondo il 5 maggio.

Fu restituito al Borbone nel settembre 1816, lasciando Malta con equipaggio trasportatovi dalla fregata "Cristina".

Ribattezzato "San Ferdinando", fu gravemente danneggiato da un incendio il 10 maggio 1820, in porto a Napoli e nell'anno successivo venduto all'asta pubblica per demolizione.

Goletta "GIOIA"

Varata : ?

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento: ?

Già facente parte del naviglio da guerra del Borbone, nel febbraio 1806 si arrese ai francesi a Napoli e nel settembre 1811 fu comandata dal T.V. Raffaele de Cosa, passando quindi il 5 giugno 1813 agli ordini del T.V. Giovanni Imbert.

Nel luglio 1815 fu consegnata alle forze regie a Napoli.

Venduta per demolizione a Cristoforo Dentale il 6 febbraio 1823 per ducati 495. ("Giornale del Regno delle Due Sicilie" 7 febbraio 1823, n. 32).

Vascello "GUISCARDO"

Varato a Castellammare di Stabia il 13 maggio 1791

Dislocamento:

Scafo in legno con carena foderata in rame

Tre ponti

Due batterie coperte e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: LXXIV/... F.L.

Il 16 settembre 1793, comandato dal C.V. de la Tour, lasciò Napoli con la squadra agli ordini del R.A. Bartolomeo Forteguerri, per unirsi a quella inglese del V.A. Hood, impegnata contro Tolone, ove dette fondo il 27 settembre.

Rientrò a Napoli il 6 maggio 1794, dopo aver fatto scalo a La Spezia per sbarcarvi un contingente di truppe piemontesi e a Gaeta fino al 4 maggio, per lasciarvi parte delle truppe napoletane.

Il 27 marzo 1795, comandato dal C.V. Francesco Spannocchi-Piccolomini, fu inviato nelle acque della Corsica e delle Baleari, aggregato alla squadra inglese del V.A. Hotham. Operò quindi nel golfo di San Fiorenzo in Corsica e rientrò a Napoli ai primi di marzo 1796, avendo subito gravi avarie alle vele e all'alberatura per forte maltempo di libeccio incontrato nel Tirreno.

Il 22 marzo 1797 lasciò Napoli diretto a Trieste di scorta al vascello "Archimede", ove prese imbarco la principessa Maria Clementina di Asburgo, sposata per procura col principe ereditario Francesco duca di Calabria, che sbarcò a Manfredonia il 18 giugno.

Per ordine del Commodoro inglese Donald Campbell fu incendiato in rada a Napoli l'8 gennaio 1799, per evitarne la cattura da parte dei francesi.

Goletta "INDAGATORE"

Varata: ?

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento: ?

Già appartenente alla flottiglia dell'Amministrazione del cav. Cassone di Palermo dal febbraio 1809, venne acquistata dal Governo del Borbone nel maggio 1812.

Venduta come rottame nel giugno 1813 a Palermo.

Gabarra "LAMPREDA"

Varata: Francia ?

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

? alberi a vele quadre

Armamento: XXX/... F.L.

Bastimento onerario già francese, fu ceduta dagli inglesi alla Real Marina borbonica, quale preda di guerra, il 21 dicembre 1793 dopo la resa di Tolone.

Arrivò a Napoli nel marzo 1794, carica di materiali prelevati dall'arsenale di Tolone.

Fu incendiata in rada a Napoli l'8 gennaio 1799 per evitarne la cattura da parte dei francesi.

Goletta "LAMPO"

Varata: U.S.A.?

Stazza: 144 tonn. registro nette

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche con bompresso

Armamento: VIII cannoni da 4 libbre B.L.

Ex schooner di bandiera nord americana «Hound» di Baltimore, catturato il 1° febbraio 1810 dalla fregata "Cerere" della Marina murattiana, venne adibita alla persona del re Gioacchino Murat.

Nel luglio 1815 fu consegnata al Borbone a Napoli.

Nel 1822 al comando del T.V. Matteo Napoli effettuò una lunga campagna in Mediterraneo dal novembre 1822 all'ottobre 1823.

Il 13 luglio 1825 lasciò Livorno di scorta al vascello "Vesuvio" col quale rientravano a Napoli il re Francesco I, la Regina e il Conte d'Aquila, dando fondo in darsena militare il 17.

Nell'aprile 1827 si trasferì a Messina e poi a Tunisi e a Bona, in servizio di sorveglianza alle barche coralline, fino a luglio 1828.

Il 13 agosto dello stesso anno, al comando del T.V. Ottavio Caracciolo di Torchiarolo, lasciò Napoli con la squadra agli ordini del R.A. Alfonso Sozj-Carafa diretta per un'azione dimostrativa contro la Reggenza di Tripoli, dando fondo in quel porto il 22. Prese parte al bombardamento dei fortini e delle batterie del porto fino al 29 agosto, sostò a Messina dal 4 al 10 settembre, rientrando poi a Napoli.

Nel luglio 1831 fu destinata di sorveglianza al cordone sanitario dal golfo di Napoli al Monte Circeo, al comando del T.V. Jauch, recandosi quindi in agosto a Palermo per fare ritorno a Napoli il 10 settembre.

A settembre 1833 si recò a Palermo e quindi a Tripoli.

Il 13 maggio 1834, al comando del T.V. d'Amico, lasciò Napoli con la squadra diretta a Tangeri per un'azione dimostrativa contro il Sultano del Marocco. Arrivata a Gibilterra il 5 giugno vi sostò fino al 20, si recò a Cadice dal 22 al 24, tornò a Gibil-

terra il 26, rimase ferma per 42 giorni a Porto Mahon per la contumacia e infine rientrò a Napoli il 1° agosto 1834.

Nel maggio 1835 passò al comando del T.V. Antonio Bracco e quindi in agosto fu inviata nel cantiere di Castellammare di Stabia per cambiare l'albero di maestra.

A luglio 1838 era equipaggiata con: 1 T.V. comandante, 1 A.V., 2 Piloti, 1 Nostromo, 2 Guardiani, 2 Timonieri, 1 Maestro di stiva, 20 Marinai, 2 Grumetti, 1 Maestro d'ascia, 1 Maestro di razione, 1 Pratico di chirurgia, 1 Contestabile, 10 Cannonieri e 3 Servidori. (A.S.N. Sez. Marina).

Disarmata a gennaio 1839, venne offerta in vendita per demolizione il 2 giugno 1842.

Brigantino "LEOPOLDO"

Varato: ?

Stazza: 154 tonn. registro nette

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento: ?

Ex schooner di bandiera nord americana "Mary", di proprietà di Cabot & Bradbury di Boston, fu catturato a Napoli il 12 febbraio 1810 da un legno corsaro della Marina murattiana.

A giugno 1815 venne consegnato al Governo del Borbone e ribattezzato "Leopoldo".

Il 1° gennaio 1822 passò al comando del C.F. Gaetano Imbert e l'8 ottobre 1823 del T.V. di Palma.

Scafo venduto per demolizione a Napoli nell'agosto 1833 a Angelo de Rosa (A.S.N. Intendenza Marina f. 38/8, 1833).

Brigantino "LIPARI"

Varato a Napoli il 14 gennaio 1782

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento: XII/... F.L.

In armamento il 18 maggio 1784 al comando del C.F. conte Giuseppe Thurn, lasciò Napoli al seguito della squadra agli ordini del C.V. Bartolomeo Forteguerri. Sostò a Palma Mallorca dal 29 maggio al 2 giugno e quindi a Cartagena dall'11 giugno al 30 giugno. Arrivò ad Algeri il 9 luglio e prese parte al bombardamento dei fortini e delle batterie del porto dal 12 al 21 luglio. Lasciata Algeri il 23, sostò a Cartagena dal 27 luglio al 13 agosto, per fare ritorno a Napoli il 2 settembre 1784.

Fu incendiato dagli inglesi in Adriatico nel 1801.

Goletta "LUISA"

Varata:?

Dislocamento:?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento: ?

Già appartenente sin dal 1808 come legno corsaro alla Marina murattiana, col nome di "Principessa Letizia", il 9 agosto 1809 catturò nelle acque di Lipari un brick inglese armato, fece rotta su Ponza e lo rimorchiò a Gaeta.

Il 3 settembre 1810 scortò a Napoli il vascello "Capri", varato in quel giorno a Castellammare di Stabia.

Nel giugno 1815 passò alla Real Marina delle Due Sicilie, ribattezzato "Letizia".

Nel 1818 fu al comando del 1° pilota Vincenzo Rinaldi e nel 1819 del 1° pilota Gennaro Chierchia fino al 1° ottobre, sostituito dal 1° pilota Vincenzo Lauro.

Dal 17 febbraio 1821 all'agosto 1824 fu al comando del 1° pilota Carlo Monti.

Con Real Decreto 2 aprile 1827, n. 1339, ne fu stabilito il ruolo d'equipaggio come trasporto: 1° Pilota al comando, 1 Pilotino, 1 Nostromo, 1 Maestro d'ascia, 2 Timonieri, 18 Marinai, 1 Cuoco, 1 Dispensiere e 2 Grumetti (A.S.N. Sezione Marina).

Il 17 luglio 1832, al comando del 1° pilota Vincenzo Cafiero lasciò Napoli diretto a Porto Santo Stefano.

Venduta per demolizione verso il 1836.

Fregata "MINERVA"

Varata nell'arsenale di Napoli il 19 ottobre 1783

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta

Tre alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: XXXII/cannoni da 24 libbre F.L. in batteria

XIV/carronate da 24 libbre F.L. in coperta

Equipaggio (1815): 1 C.F., 3 T.V., 2 G.M., 1 Cappellano, 1 Contadore, 2 Cerusici, 6 Piloti, 9 Maestri, 8 Bassi ufficiali, 185 Marinai, 31 Cannonieri, 63 Fanteria di Marina, 20 Servidori

Il 18 maggio 1784, al comando del C.F. Rosalbo Quattromani, lasciò Napoli con la squadra agli ordini del C.V. Bartolomeo Forteguerri, per un'azione dimostrativa contra la Reggenza di Algeri. Dopo una lunga sosta a Palma Mallorca dal 29 maggio al 2 giugno e a Cartagena dall'11 al 27 giugno, ove si riunì alla squadra spagnola comandata dal conte D. Antonio Barcellò, arrivò a destinazione il 9 luglio. Dal 12 al 21 luglio prese parte attiva alle azioni di fuoco contro i fortini e le batterie del porto. Lasciò Algeri il 23 luglio, fece nuovamente scalo a Cartagena dal 27 luglio al 3 agosto e rientrò a Napoli il 2 settembre 1784.

Il 30 aprile 1785 lasciò Napoli, di scorta al vascello "San Gioacchino" che accompagnava i Sovrani a Livorno.

Dal 1° febbraio al 30 dicembre 1786 fu comandata dal C.F. Francesco Caracciolo.

Il 24 settembre 1793, al comando del C.F. Pasquale della Valle, partì da Gaeta con truppe per unirsi alla squadra agli ordini del R.A. Bartolomeo Forteguerri, impegnata con quella inglese del V.A. Hood nell'assedio di Tolone, ove dette fondo il 7 ottobre 1793. Dopo aver sostato a La Spezia dal 22 al 28 dicembre 1793 per sbarcarvi le truppe piemontesi che avevano partecipato all'assedio di Tolone, fece ritorno a Gaeta il 21 gennaio 1794.

Il 22 febbraio 1795, al comando del C.F. Giuseppe de Almagro, partì nuovamente da Napoli per unirsi il 1° marzo a Livorno alla squadra inglese del V.A. Goodhall. Il 9 marzo lasciò Livorno e dal 13 al 15 partecipò allo scontro al largo di Capo Noli con la squadra francese del V.A. Martin, riportando gravi danni allo scafo e all'alberatura. Il 25 maggio 1795 si trasferì alle Baleari, assieme alla squadra inglese, prendendo parte ad un altro scontro con forze navali francesi al largo di Capo Roux.

Nel luglio, a causa maltempo di Libeccio, fu costretta a poggiare nel golfo di San Fiorenzo, in Corsica.

A dicembre 1795 prestò servizio di scorta convogli fra Napoli e Livorno.

Il 26 aprile 1796, essendo ancora al comando del de Almagro, fu armata a Napoli e diresse di nuovo per Livorno, per unirsi alla squadra inglese e partecipare al blocco contro Genova. L'intervento non risultò poi necessario per l'armistizio firmato a Cherasco il 27 aprile e la fregata fece ritorno a Napoli in agosto.

Il 22 marzo 1797 partì da Napoli con la squadra, recandosi a Trieste, di scorta d'onore all'arciduchessa Maria Clementina di Asburgo, promessa sposa al principe ereditario Francesco, duca di Calabria, che, imbarcatosi sul vascello "Archimede", sbarcò a Manfredonia il 18 giugno.

Il 21 dicembre 1798, comandata dal C.F. Matteo Correale, seguì il Ferdinando IV nella sua fuga a Palermo con l'avvicinarsi a Napoli del Corpo di spedizione francese del Generale Championnet. Da Palermo si recò a Manfredonia per imbarcarvi le zie del re, accompagnandole a Trieste.

Nell'aprile 1799, al comando del C.F. conte Giuseppe Thurn, fu inviata di perlustrazione nel golfo di Napoli, partecipando il 17 maggio ad un'azione di fuoco nel canale di Procida, contro lancie cannoniere repubblicane, colandone a picco due e costringendo le altre a rientrare a Miseno.

Rientrato il Borbone a Napoli, nel tardo pomeriggio del 29 giugno 1799 vi fu eseguita a bordo la sentenza di morte pronunciata da una Corte marziale presieduta dal conte di Thurn contro il Brigadiere Francesco Caracciolo reo di tradimento perchè nel periodo della repubblica era divenuto il comandante della Marina, combattendo contro il Re.

Il 12 ottobre 1802 partì da Barcellona di scorta d'onore al principe ereditario Francesco duca di Calabria e alla sua novel-

la sposa Maria Isabella infanta di Spagna, facendo ritorno a Napoli il 19 ottobre 1802.

Il 13 febbraio 1806 trasportò a Sapri i Principi Reali, proseguendo per Messina e Palermo al comando del C.F. G.B. Staiti; il suo armamento fu modificato in XXVI/ cannoni da 18 libbre F.L. e II/ da 12 libbre in batteria, XIV/ carronate da 24 libbre F.L. in coperta.

Dall'11 marzo ai primi di luglio 1806, al comando del C.F. Carlo Vicuna, fu dislocata alle foci del Garigliano e poi a Gaeta, partecipando dal 4 al 6 luglio, assieme alla fregata "Sirena", ad uno scontro con lancie cannoniere murattiane, al largo del Castellone di Gaeta, recandosi poi in servizio di perlustrazione lungo le coste calabro-lucane, fino a Scalea.

Il 9 febbraio 1807 passò al comando del C.F. Ruggiero Settimo e si recò a Cagliari con il vascello "Archimede". L'11 luglio scortò un convoglio di truppe diretto a Ponza, restando in crociera nelle acque delle isole Pontine fino al 27 settembre. Tornò a Ponza con altre truppe il 23 novembre.

Il 31 maggio 1808, assieme alle fregate "Venere" e "Sirena" e ai pacchetti "Leone" e "Tartaro" partecipò ad un altro scontro nel canale di Procida con lancie cannoniere murattiane. Lo scontro proseguì il 2 giugno 1808 al largo di S. Angelo d'Ischia e la fregata ne uscì quasi disalberata. Rientrata a Palermo per le riparazioni, tornò alla vela il 16 settembre 1808 per trasportare altre truppe a Ponza.

Dopo l'occupazione di Capri da parte dei francesi, l'8 ottobre 1808 si scontrò nuovamente con cannoniere murattiane, al largo di Capri. Il 28 gennaio 1809 fu sostituita dalla fregata "Venere" nella stazione di Ponza e rientrò a Palermo, per gli accomodi, fino al 1° aprile.

Passata al comando del C.F. Gaetano Infante, riprese il mare il 21 maggio per scortare un altro convoglio di truppe diretto a Messina, alle isole Eolie e sulle coste della Calabria.

Il 24 giugno dette fondo fuori Procida, per intimare la resa all'isola, ancora in mano dei francesi, sostenendo nel giorno seguente un violento scontro con la "Cerere" e la "Fama" della Marina murattiana, al largo di Miliscola.

Passata al comando del C.F. Antonio Valvi, il 13 dicembre 1809 lasciò Palermo con la fregata "Aurora" e il pacchetto "Tartaro" per scortare un convoglio di truppe inglesi dirette a Lipari e a Milazzo, proseguendo poi con altre truppe per Ponza e Ventotene.

Il 14 giugno 1813 imbarcò a Mazzara la Regina Maria Carolina che lasciava per sempre la Sicilia diretta a Vienna. Sotto scorta del "Tartaro" l'accompagnò a Zante dal 19 giugno al 3 agosto e a Tenedos dal 17 all'8 settembre. Trasbordata la Regina sul "Tartaro" che proseguì per Costantinopoli, fece ritorno a Palermo.

Nel settembre 1815 ebbe accorciati l'albero di mezzana e il trinchetto. Il suo ruolo di armamento era allora: 1.C.V., 2 T.V., 4 A.V., 1 Cappellano, 2 Chirurghi, 1 Pratico chirurgia, 1 Contadore, 4 Piloti, 2 Pilotini, 2 Nostromi, 10 Guardiani, 4 Timonieri, 1 Maestro stiva, 1 Pennese, 1 Maestro ragione, 1 Dispensiere, 3 Cuochi, 3 Maestri ascia, 2 Calafati, 2 Velai, 1 Bottaro, 1 Armiere, 97 Marinai, 16 Grumetti, 8 Mozzi, 13 Domestici, 4 Capi cannonieri, 34 Cannonieri, 52 Soldati «Real Marina». Dei 97 Marinai facevano parte 12 Gabbieri, 12 Parrocchettieri, 8 Mezzanieri, 4 Alboranti di maestra, 4 di trinchetto e 4 Floccanti.

Entrata in armamento nel gennaio 1821, al comando del C.F. G.B. Staiti, nella notte del 9 aprile, arando sulle ancore, andò ad investire per forza di vento e di mare sulla spiaggia del Granili presso Napoli. Non essendo stato possibile il ricupero, il suo rottame fu venduto per demolizione. Per ordine del R.A. conte di Préville, Maggiore Generale della Real Marina, il 12 aprile 1821 il C.V. Staiti fu sottoposto a Consiglio di guerra: riconosciuto non colpevole, venne prosciolto.

Goletta "OCEANO"

Varata U.S.A. ?

Stazza: 174 tonn. registro nette

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento: ?

Equipaggio: 1 T.V. comandante, 1 A.V. Pratico chirurgia, 2 Piloti, 2 G.M., 33 Marinai, 4 Grumetti, 1 Maestro ascia, 1 Calafato, 1 Cuoco, 1 Maestro razione, 1 Capo cannoniere, 8 Cannonieri, 3 Servidori (A.S.N. Sez. Marina)

Ex schooner di bandiera nord americana "Oceanus" catturato a Napoli il 1° febbraio 1811 dalla Marina murattiana, nel luglio dello stesso anno passò al comando del T.V. Raffaele de Cosa.

Consegnata al Borbone nel luglio 1815, a novembre dello stesso anno entrò in armamento per trasporto viveri da Napoli a Catania.

In armamento il 1° agosto 1820 al comando del T.V. Luigi Jauch fu disarmata l'8 agosto 1821.

Il 13 giugno 1827 al comando del T.V. Lettieri, prese parte ad una manovra di sbarco a Castellammare di Stabia.

A luglio 1831, comandata dal T.V. Pierluigi Cavalcanti fu destinata al cordone sanitario nel mare Jonio. A settembre dello stesso anno passò al comando del T.V. Leopoldo del Re, recandosi a Palermo.

Dopo essere stata adibita al trasporto di servi di pena nelle isole Pontine, fu disarmata a Napoli il 15 marzo 1832.

Dal luglio al settembre 1834, al comando del T.V. Giobbe, effettuò vari viaggi fra Napoli, Palermo, Trapani e Favignana.

Nell'agosto e settembre 1835 al comando del T.V. Luigi Jauch, si recò a Palermo e a Malta, rientrando a Palermo il 14 ottobre.

Disarmata e venduta per demolizione a Messina nel dicembre 1836.

Fregata "PALLADE"

Varata nella darsena di Napoli il 6 settembre 1786

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: XXVI cannoni da 18 libbre F.L. in batteria

XIV carronate da 24 libbre F.L. in coperta

Il 16 aprile 1789 ne assunse il comando il C.F. Francesco Caracciolo duca di Brienza, fino al 22 ottobre 1789.

Partita da Napoli il 4 agosto 1790, arrivò il 17 a Barletta ove il 22 agosto imbarcò la regina Maria Carolina e le principesse reali, per accompagnarle a Fiume, ove giunsero il 28 agosto, proseguendo via terra per Vienna.

Il 22 febbraio 1795, al comando del C.F. Domenico de Vera, lasciò Napoli, con le fregate "Minerva" e "Tancredi" per unirsi il 1° marzo a Livorno alla divisione inglese del V.A. Goodhall e partecipare con essa, dal 13 al 15 marzo, allo scontro al largo di Capo Noli con la squadra francese del V.A. Martin.

Nel maggio 1795 fu di stazione alle Baleari.

Nel luglio dello stesso anno, dopo aver preso parte con la squadra inglese, ad uno scontro al largo di Capo Roux contro unità francesi, fu costretta da un forte maltempo da Libeccio a poggiare nel golfo di San Fiorenzo, in Corsica.

Venne incendiata in rada a Napoli il 31 dicembre 1798 per ordine del Vicario Generale del Re, D. Francesco Pignatelli.

Orca "PANTERA"

Varata a Marsiglia ?

Dislocamento:

Scafo in legno a fondo piatto

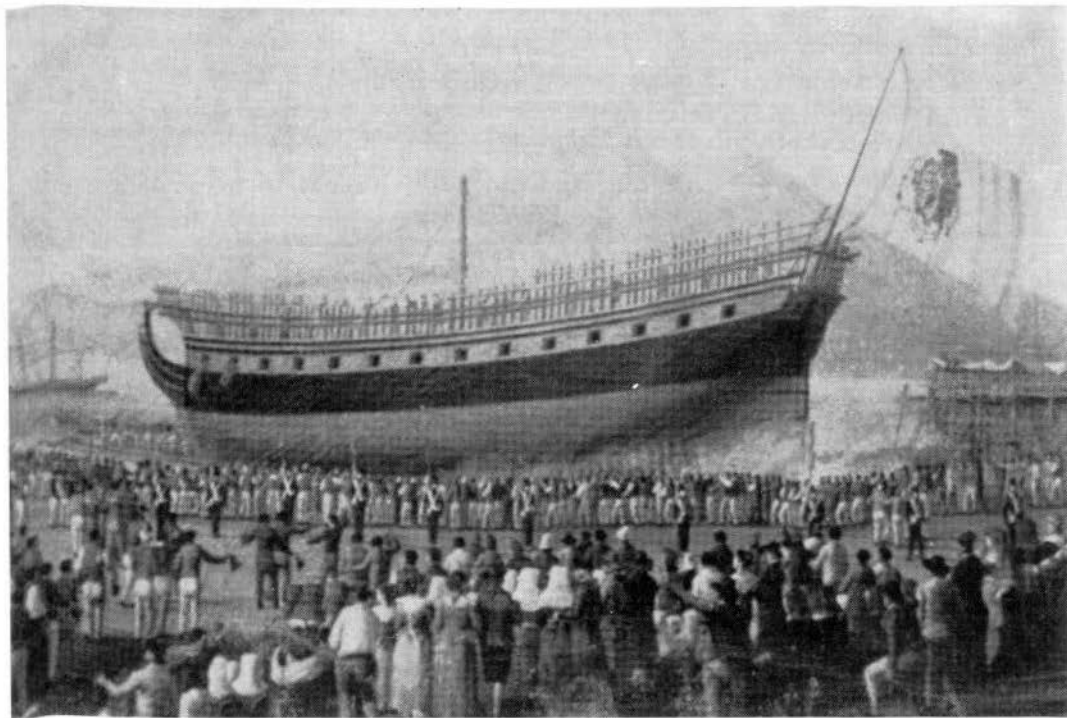
Un ponte di coperta

Tre alberi a vele quadre e bompresso allungato

Armamento: XXXVIII/... F.L.

Già della «Compagnia francese delle Indie», fu acquistata dal Governo del Borbone nel 1786 per il trasporto delle truppe.

Venduta per demolizione nel 1792.



Varo del vascello "PARTENOPE" 16 agosto 1786
(quadro a olio di ignoto) Museo San Martino - Napoli

Vascello "PARTENOPE"

Varato nel cantiere di Castellammare di Stabia il 16 agosto 1786

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Tre ponti

Due batterie, una coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: LXXIV/cannoni da 28 libbre F.L.

XVIII/carronate ... F.L.

XII/cannoni ... F.L.

L'11 agosto 1788 arrivò a Napoli proveniente da Palermo con truppa. Nel corso dello stesso anno catturò presso Brancalione un legno barbaresco armato con XIV cannoni da 18 libbre F.L.

Il 21 agosto 1790 lasciò Barletta diretto a Trieste con il re Ferdinando IV, la regina Maria Amalia e le principesse Maria Teresa e Luigia Amalia, che andavano sposare a Vienna agli arciduchi Francesco e Ferdinando di Asburgo Lorena.

Il 21 luglio 1795, al comando del C.V. conte Francesco Marescotti si recò a Livorno, per unirsi alla squadra inglese del V.A. Hotham, restando nelle acque toscane fino al dicembre 1795.

Il 18 giugno 1796 rientrò a Napoli, proveniente da Livorno col reggimento «Real Farnese».

Il 22 marzo 1797 partì da Napoli con la squadra, per recarsi a Trieste, di scorta d'onore all'arciduchessa Maria Clementina di Asburgo, sposa del duca di Calabria Francesco di Borbone, che imbarcò a Trieste sul vascello "Archimede", facendo ritorno a Napoli il 18 giugno.

Dopo l'occupazione di Napoli da parte delle truppe del Generale Championnet, venne affondato nel gennaio 1799 a Castellammare di Stabia, per ostruirne il porto.

Vascello "RUGGIERO"

Varato a Castellammare di Stabia nel settembre 1788

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Tre ponti

Tre batterie: due coperte e una scoperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento: LVIII cannoni da 24 libbre F.L. in batteria

XVI carronate da 24 libbre F.L. in coperta

Ebbe brevissima vita, perchè fu distrutto da un incendio mentre era ancora in allestimento a Castellammare di Stabia il 3 aprile 1790.

Pacchetto "S. ANTONIO"

Varato: ?

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Tre alberi a pioppo (polacca) con bompresso

Armamento: VIII cannoni da 10 libbre B.L.

X carronate da 10 libbre F.L.

Equipaggio: 1 Pilota graduato comandante e 50 uomini bassa forza

Già facente parte della flottiglia dell'amministrazione del cav. Cassone dal febbraio 1809, fu acquistato da Ferdinando IV di Borbone a Palermo nel maggio 1812, restando adibito al trasporto della corrispondenza con le isole Lipari. Aveva un camerino «per passeggeri di distinzione» e sistemazioni nel corridoio della stiva e a proravia.

Il 2 settembre 1820 lasciò Napoli al seguito della squadra comandata dal C.V. Giovanni Bausan, di scorta ad un convoglio di quattordici legni mercantili che trasportava in Sicilia il Corpo di spedizione del Generale Florestano Pepe.

Disarmato nell'anno seguente, venne quasi completamente rifatto nel cantiere di Castellammare di Stabia, varato per la seconda volta il 20 settembre 1822. Risulta offerto in vendita all'asta pubblica per ducati 325 il 16 maggio 1823 («Giornale del Regno delle Due Sicilie» 16 maggio 1823, n. 116).

Lasciò Napoli il 13 luglio 1825 di scorta al vascello "Vesuvio" che trasportò da Livorno a Genova i Sovrani e il Conte d'Aquila, facendo ritorno a Napoli il 17 sera.

L'11 gennaio 1828 scortò nuovamente il "Vesuvio" fino a Palermo.

Il 17 luglio dello stesso anno, al comando del 1° pilota Visco, si recò a Genova, ove il 24 imbarcò i bagagli dei Sovrani e della loro Corte, reduci da un lungo viaggio a Madrid e Parigi.

L'8 luglio 1830 partì da Napoli con le fregate "Amalia" e "Regina Isabella" diretto a Genova, ove presero imbarco la Famiglia Reale e la loro Corte, di ritorno da un viaggio in Spagna, recandosi poi in agosto a Marsiglia.

Nel novembre 1830 fu inviato di nuovo a Genova per imbarcarvi reclute svizzere al soldo del Borbone.

Dall'agosto all'ottobre 1831 passò al servizio particolare del Sovrano, comandato dal 1° pilota Antonio Visco.

Il 20 febbraio 1832 arrivò a Genova, per imbarcarvi altre reclute svizzere.

Nel luglio 1834, al comando del 1° pilota Cafiero, prestò servizio di corrispondenza fra Napoli, Palermo e Messina.

Al comando del C.F. Raffaele de Cosa lasciò Napoli il 28 maggio 1835, diretto a Girgenti, ove caricò zolfo, inviato come donativo al Sultano del Marocco Muley Abderman. Arrivò a Tangeri nel giugno successivo, sostandovi fino ad ottobre, per rientrare a Napoli il 3 novembre, dopo aver «purgato» la quarantena a Porto Mahon nelle Baleari.

Il 12 gennaio 1836 partì da Napoli al comando del 1° pilota graduato Luigi Paturzo, diretto a Genova, da dove tornò il 3 febbraio.

Nel giugno del 1837 si recò a Messina e a Malta.

Il 20 dicembre 1838 partì da Palermo con truppa, diretto a Napoli, costretto a poggiare a Milazzo fino al 26 per forza di tempo e di mare.

Dopo aver prestato servizio per Palermo fino all'agosto 1840, venne disarmato e venduto per demolizione.

Vascello "SAN GIOVANNI"

Varato a ? nel 1780

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Tre ponti

Due batterie: una coperta e una scoperta.

Tre alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: XXXVI cannoni da 24 libbre F.L. in
batteria
XXIV cannoni da 12 libbre F.L. in co-
perta

Acquistato a Malta nel 1783 dal re Ferdinando IV di Borbone per la Marina da guerra del suo regno, lasciò Napoli il 18 maggio 1784, al comando del C.F. Girolamo Bologna, diretto ad Algeri per un'azione dimostrativa contro il Bey di quella Reggenza, assieme alla squadra agli ordini del C.V. Bartolomeo Forteguerra, della quale facevano parte il vascello "San Gioacchino", le fregate "Santa Dorotea", "Santa Teresa" e "Minerva", gli sciabecchi "Difensore" e "Vigilante", le polacche "Concezione" attrezzata a nave ospedale e "Gran Ferdinando" adibita al trasporto viveri e munizioni.

Dopo aver fatto scalo a Palma Mallorca dal 29 maggio al 2 giugno, assieme a quattro galere maltesi condotte da D. Federico Gravina, proseguì per Cartagena, ove l'11 si unì alla squadra spagnola agli ordini di D. Antonio Barcellò, Tenente Generale di S.M. Cattolica Carlo III di Borbone.

Lasciata Cartagena il 27 giugno, arrivò in rada ad Algeri il 9 luglio e dal 12 al 21 prese parte alle azioni di fuoco contro i fortini e le batterie del porto.

Partito da Algeri il 23 luglio, sostò a Cartagena dal 27 luglio al 13 agosto e rientrò a Napoli il 2 settembre 1784.

Fu distrutto da un incendio il 26 settembre 1784 in porto a Napoli.

Vascello "SAN GIOACCHINO"

Varato a? nel 1780

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Tre ponti

Due batterie coperte

Tre alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: XXXVI cannoni da 24 libbre F.L. in
batteria

XXIV cannoni da 12 libbre F.L. in co-
perta

Acquistato nel 1783 a Malta dal re Ferdinando IV di Borbone per la Marina da guerra del suo regno, in quell'anno trasportò a Livorno personale di Corte della Duchessa di Parma.

Lasciò Napoli il 18 maggio 1784, al comando del C.V. Nicola Esplugas, assieme alle altre unità della squadra agli ordini del C.V. Bartolomeo Forteguerri, diretto ad Algeri per un'azione dimostrativa contro il Bey di quella Reggenza.

Dopo aver fatto scalo a Palma Mallorca dal 29 maggio al 2 giugno, proseguì per Cartagena, ove l'11 giugno si unì alla squadra spagnola comandata da D. Antonio Barcellò.

Lasciata Cartagena il 27 giugno, arrivò in rada ad Algeri il 9 luglio e dal 12 al 21 prese parte alle azioni di fuoco contro i fortini e le batterie del porto.

Partito da Algeri il 23 luglio, sostò a Cartagena dal 27 luglio al 13 agosto e rientrò a Napoli il 2 settembre 1784.

Il 30 aprile 1785 imbarcò a Napoli il re Ferdinando IV e la regina Maria Carolina, accompagnandoli a Livorno in visita al granduca Leopoldo di Toscana. A fine settembre reimbarcò i Sovrani a Genova e li ricondusse a Napoli, sotto scorta di altri legni inglesi e maltesi.

Il 20 agosto 1796 trasportò a Gaeta un battaglione Cacciatori, assieme alla fregata "Minerva".

Per ordine del Commodoro Campbell, fu incendiato in rada a Napoli nella notte dell'8 gennaio 1799.

Fregata "SANTA DOROTEA"

Varata ? nel 1774

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Un ponte a batteria coperta

Tre alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: XXXVI/... F.L.

Acquistata a Cartagena nel 1778 dal re Ferdinando IV di Borbone per la Marina da guerra del suo regno, nel marzo 1781 catturò nelle acque della Sicilia un grosso legno corsaro barbaresco.

Il 18 maggio 1784, al comando del C.F. conte Francesco Marescotti, lasciò Napoli assieme alle altre unità della squadra agli ordini del C.V. Bartolomeo Forteguerri, diretti ad Algeri per un'azione dimostrativa contro il Bey di quella Reggenza.

Dopo aver fatto scalo a Palma Mallorca dal 29 maggio al 2 giugno, si recò a Cartagena l'11, unendosi alla squadra spagnola agli ordini di D. Antonio Barcellò. Partita da Cartagena il 27 giugno, arrivò al largo di Algeri il 9 luglio e dal 12 al 21 prese parte alle azioni di fuoco contro i fortificati e le batterie del porto.

Lasciata Algeri il 23 luglio, sostò a Cartagena dal 27 luglio al 13 agosto e rientrò a Napoli il 2 settembre 1784.

Il 30 aprile 1785 lasciò Napoli di scorta al vascello "San Gioacchino" che accompagnava i Sovrani a Livorno.

Dal 1° ottobre 1785 al 18 gennaio 1786 e successivamente dall'8 luglio al 25 ottobre 1786, fu comandata dal C.F. Francesco Caracciolo di Brienza.

Dopo aver accompagnato a Palermo il re Ferdinando IV, allorché il 28 dicembre 1798 si allontanò da Napoli all'approssimarsi delle truppe francesi del Generale Championnet, lasciò Palermo nel febbraio 1799 e non potendo recarsi a Napoli a causa del blocco inglese, si trasferì a Tolone, ove, probabilmente, venne demolita.

Fregata "SANTA TERESA"

Varata a? nel 1774

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta

Tre alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: XXXVI/... F.L.

Acquistata a Cartagena nel 1778 dal re Ferdinando IV di Borbone per la Marina da guerra del suo regno, nel 1783 fu comandata dal C.F. Federico Staiti.

Partì da Napoli il 18 maggio 1784, al comando del C.F. Tommaso Vicuna, assieme alle altre unità della squadra agli ordini del C.V. Bartolomeo Forteguerri, diretta ad Algeri, per un'azione dimostrativa contro il Bey di quella Reggenza.

Dopo aver fatto scalo a Palma Mallorca dal 29 maggio al 2 giugno, proseguì per Cartagena, ove l'11 giugno si unì alla squadra spagnola agli ordini di D. Antonio Barcellò.

Lasciata Cartagena il 27 giugno, arrivò in rada ad Algeri il 9 luglio e dal 12 al 21 prese parte alle azioni di fuoco contro i fortificati e le batterie del porto.

Partita da Algeri il 23 luglio, sostò a Cartagena dal 27 luglio al 13 agosto e rientrò a Napoli il 2 settembre 1784, passando al comando del C.F. conte Francesco Marescotti.

Il 30 aprile 1785 lasciò Napoli di scorta al vascello "San Gioacchino" che accompagnava i Sovrani a Livorno.

Nel 1786 passò al comando del C.F. Federico Staiti.

Fu venduta per demolizione nel 1794.

Vascello "SANNITA"

Varato a Castellamare di Stabia il 12 settembre 1792

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Tre ponti

Due batterie: una coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: LXXIV/... F.L.

Il 16 settembre 1793, al comando del C.V. Francesco Spanocchi Piccolomini, lasciò Napoli con la divisione agli ordini del R.A. Bartolomeo Forteguerra, per unirsi alla squadra inglese del V.A. Hood a Tolone ove dette fondo il 27 settembre.

Rientrato a Napoli il 17 gennaio 1794, durante un violento temporale, un fulmine colpì l'albero di maestra, incendiando parte della velatura e provocando la morte di due marinai.

Passato al comando del C.V. Nicola Espluga e poi del C.V. conte Guillichini, il 25 maggio 1795 fu inviato nelle acque della Corsica e delle Baleari, al seguito della squadra inglese del V.A. Hotham.

Il 22 marzo 1797 lasciò Napoli, diretto a Trieste, da dove scortò il vascello "Archimede", sul quale aveva preso imbarco l'arciduchessa Maria Clementina d'Asburgo, sposata per procura col principe ereditario Francesco duca di Calabria, che sbarcò a Manfredonia il 14 maggio.

Dal 6 febbraio 1798 al 5 febbraio 1799 fu comandato dal C.V. Francesco Caracciolo. In armamento nel febbraio 1798, il 6 marzo assieme all'"Aretusa", scortò un convoglio di 18 legni mercantili fino a Livorno, facendo ritorno a Napoli il 2 aprile col cardinale Pignatelli e Msg. Saluzzo.

Il 4 maggio 1798 fu inviato in perlustrazione nelle acque di Ponza, ove una martingana napoletana era stata attaccata dai pirati barbareschi. Proseguì quindi per la Sicilia orientale, ove l'8 maggio avvistò un brick corsaro tripolino, che inseguì fino a Capo Bon. Il 15 maggio catturò un legno tripolino, dichiarandolo buona preda e il 18 rientrò a Napoli.

Il 23 maggio fece vela per Messina, da dove scortò in Adriatico un altro convoglio di 22 legni mercantili, restando in quelle acque fino a giugno, sostando a Barletta e a Manfredonia.

Il 2 agosto 1798 tornò a Palermo, di scorta a un terzo convoglio sul quale aveva preso imbarco il reggimento «Principe Alberto».

Lasciata Palermo il 10 agosto con altri 22 legni mercantili diretti a Napoli, senza entrare in porto tornò a Ustica il 12, unendosi alla corvetta "Fortuna" per scortare fino a Napoli un convoglio di 31 legni mercantili.

Il 4 settembre fece vela da Napoli, in caccia di legni barbareschi avvistati nelle acque di Ponza, ove giunse il 10. Dopo aver fatto sosta a Portolongone, rientrò a Napoli il 16.

Scortò quindi 16 polacche a Palermo, facendo ritorno a Napoli il 4 novembre, per sostarvi fino al 22 dicembre 1798.

Il 23, ancora al comando del Caracciolo, accompagnò a Palermo il re Ferdinando IV, che, imbarcato sul vascello inglese "Vanguard" si allontanava da Napoli all'approssimarsi delle truppe francesi del Generale Championnet. All'atto della partenza da Napoli mancarono da bordo 264 uomini dell'equipaggio, fra i quali 3 piloti, 4 timonieri e 16 cannonieri, che vennero sostituiti con elementi inglesi. Causa forte maltempo, arrivò a Palermo il 26. Proseguì quindi per Messina, ove fu disarmato il 4 febbraio 1799.

Fece ritorno a Napoli a fine giugno 1799, assieme al Re.

Partito da Napoli il 23 settembre 1802 alla volta di Barcellona, lasciò quel porto il 12 ottobre, di scorta al principe ereditario Francesco duca di Calabria e alla sua nuova sposa Maria Isabella infanta di Spagna, tornando a Napoli il 19 ottobre 1802.

Disarmato nel 1805, fu quindi venduto per demolizione.

Fregata "SIBILLA"

Varata a Castellammare di Stabia il 31 gennaio 1788

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta

Tre alberi a vele quadre con randa e bompresso

Armamento all'origine: XXVI cannoni da 18 libbre F.L. in batteria

XIV carronate da 24 libbre F.L. in coperta

Partita da Napoli il 4 agosto 1790, arrivò il 17 a Barletta ove il 21 agosto imbarcò re Ferdinando IV, per accompagnarlo a Fiume. Giuntavi il 27 agosto, il Sovrano proseguì per via terra alla volta di Vienna.

Il 24 settembre 1793, al comando del C.F. Tommaso Vicuna, lasciò Gaeta diretta a Tolone, ove dette fondo il 7 ottobre, partecipando all'assedio di quella piazzaforte, unitamente alla squadra inglese del V.A. Hood. Fece ritorno a Napoli il 2 febbraio 1794.

Il 21 dicembre 1798 seguì il re Ferdinando IV a Palermo allorché il Sovrano abbandonò Napoli sul vascello inglese "Vanguard" mentre le truppe francesi del Generale Championnet erano alle porte della città. Tornò a Napoli il 13 gennaio 1799, per rientrare a rimorchio a Palermo verso la fine dello stesso mese.

Nell'aprile 1799, al comando del C.F. Renato Préville de Gras, sostenne al largo di Castellammare di Stabia un violento scontro con alcune cannoniere repubblicane.

Rientrò a Napoli ai primi di giugno 1799, per seguire un'altra volta il Sovrano a Palermo il 23 gennaio 1806, nella sua seconda fuga da Napoli. Il 19 dicembre 1809 era in disarmo a Palermo, inservibile perchè priva degli alberi maggiori.

Ancora in disarmo il 15 giugno 1813, fu venduta a Palermo per demolizione ai primi del 1815.

Fregata "SIRENA"

Varata a Castellammare di Stabia il 3 luglio 1789

Dislocamento:

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Due batterie: una coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: XXVI cannoni da 18 libbre F.L. in batteria
XIV carronate da 24 libbre F.L. in coperta

Il 2 agosto 1790, al comando del C.F. Francesco Caracciolo, attaccò al largo di Capo Negro una goletta corsara algerina affondandola. Per quest'azione il Caracciolo venne promosso C.V. il 12 agosto 1790.

Il 18 settembre 1791, ancora al comando del Caracciolo, fu inviata a Malta, ove stazionò fino ai primi di ottobre.

Nell'aprile 1792, sempre al comando del Caracciolo, scortò fino a Cadice il legno a vele quadre "Ferdinando II" di bandiera toscana, diretto alle Indie Orientali. Di ritorno da Cadice, il 17 maggio, avvistò due sciabecchi corsari algerini armati con XVI cannoni, che avevano attaccato una polacca napoletana, affondandoli nella rada di Cavalaire (Fréjus). Poichè l'attacco era avvenuto nelle acque territoriali francesi il Caracciolo venne privato del comando e sottoposto a giudizio di Corte marziale nell'agosto 1792.

Il 16 settembre 1793 al comando del C.F. Marescotti, lasciò Napoli per unirsi alla squadra inglese del V.A. Hood, impegnata nell'assedio di Tolone, ove dette fondo il 27 settembre. Rientrò a Napoli il 2 febbraio 1794, dopo aver fatto scalo a La Spezia dal 22 al 28 dicembre per sbarcarvi un contingente di truppe piemontesi e a Gaeta dal 21 al 25 gennaio 1794 per lasciarvi truppe napoletane. Nel dicembre 1795 al comando del C.F. Tommaso Vicuna, fu inviata di perlustrazione nelle acque del Basso Adriatico e nello Jonio contro i corsari barbareschi.

Il 22 marzo 1797 lasciò Napoli diretta a Trieste, di scorta d'onore all'arciduchessa Maria Clementina d'Asburgo, sposata a Francesco di Borbone duca di Calabria, che sbarcò a Manfredonia il 18 agosto.

Il 15 maggio 1798, assieme alla "Cerere" catturò nel canale di Sicilia un legno corsaro tripolino, rimorchiandolo a Messina.

Il 29 luglio 1798, al comando del C.F. Diego Naselli, lasciò Napoli diretta a Barcellona, per accompagnarvi il duca di S. Teodoro Ministro plenipotenziario delle Due Sicilie a Madrid. Rientrò a Napoli il 16 settembre. Il 23 dicembre dello stesso anno, ancora al comando del Naselli, scortò fino a Palermo il vascello inglese "Vanguard" sul quale aveva preso imbarco il re Ferdinando IV che si allontanava da Napoli all'approssimarsi delle truppe del Corpo di spedizione francese del Generale Championnet. L'8 luglio 1799 imbarcò a Palermo il Sovrano, che si accingeva a rientrare a Napoli, trasbordandolo il 9 sul vascello inglese "Foudroyant" al largo di Procida. Il 5 agosto ricondusse il Re a Palermo, facendo poi ritorno a Napoli.

Nel luglio 1800 fu inviata nelle acque di Malta, occupata dai francesi, partecipando con la squadra inglese al blocco dell'isola, fino alla sua resa avvenuta il 5 dicembre.

Il 12 ottobre 1802 partì da Barcellona di scorta al Principe ereditario e alla sua seconda sposa infanta Maria Isabella di Borbone Spagna, facendo ritorno a Napoli il 19 ottobre 1802.

Il 23 gennaio 1806 seguì nuovamente il Sovrano a Palermo, nella sua seconda fuga da Napoli. Riarmata il 26 novembre 1806, fu inviata di perlustrazione fra Ponza ed Ischia, trasportando il 19 dicembre un gruppo di servi di pena a Ponza.

Passata il 4 aprile 1807 al comando del C.F. Giuseppe Valguarnera, il 9 luglio scortò un convoglio di truppe diretto a Ponza e il 18 novembre fu inviata «agli accomodi» a Castellammare di Stabia, tornando in armamento a dicembre per scortare un altro convoglio di truppe fino a Ponza, da dove fece ritorno a Palermo il 26 dicembre, rimorchiando un legno mercantile francese predata. Tornò ancora una volta a Ponza il 30 aprile 1808, assieme alle fregate "Venere" e "Minerva" con le quali il 31 maggio, sostenne al largo di Mondragone un violento scontro con una divisione di cannoniere murattiane al comando del C.F. Matteo Correale. Il 1° giugno 1808 con la "Minerva" attaccò fuori S. Angelo d'Ischia un altro gruppo di cannoniere murattiane.

L'8 luglio, con la "Minerva" e il pacchetto "Tartaro" sostenne al largo di Capri un altro violento scontro contro unità sottili murattiane, facendo ritorno nell'isola il 10 ottobre, allorché venne occupata dai francesi. Il 7 novembre 1808 andò a sostituire l'"Aurora" nella stazione a Ponza, ove rimase fino al

28 gennaio 1809, per tornare a Palermo «agli accomodi» fino al 5 aprile 1809. Tornata in armamento il 20 maggio 1809, riprese il mare il 23 per scortare con la "Minerva" un convoglio di truppe fino alle isole Eolie. Dal 24 al 26 giugno prese poi parte attiva nell'attacco contro Ischia, occupata dalle forze del Murat. Il 26 giugno, al largo di Miliscola, prese parte ad un violento scontro con cannoniere comandate dal Correale e il 25 agosto lasciò Palermo per scortare un altro convoglio di truppe che sbarcò ad Ischia, arresasi agli inglesi, facendo ritorno a Ponza il 1° ottobre. Partita il 29 ottobre 1809 con altre truppe, rientrò a Palermo, ove fu disarmata, fino al 1813.

Nel luglio 1815 fece ritorno a Napoli assieme al Sovrano, disarmando nuovamente per riparare una grossa falla in carena.

Tornata in armamento ai primi di marzo 1816, il 23 accompagnò a Palermo il principe ereditario Francesco duca di Calabria.

Nel 1817 si recò a Gibilterra col principe di Salerno e la consorte principessa Maria Clementina, per salutare l'arciduchessa Maria Leopoldina d'Austria, sorella della principessa di Salerno, che andava in Brasile, sposa di Dom Pedro I di Bragança.

Il 2 settembre 1820, al comando del C.F. Giuseppe de Cosa, lasciò Napoli con la squadra agli ordini del C.V. Giovanni Bausan, di scorta al convoglio di legni mercantili che trasportava in Sicilia le truppe del Corpo di spedizione del Generale Florestano Pepe. Il 19 settembre, durante un'azione di fuoco contro gli insorti siciliani, il C.F. Giuseppe de Cosa fu colpito a morte da una cannonata.

L'11 maggio 1821, al comando del C.F. Saverio Garofalo, lasciò Napoli diretta in Adriatico, col vascello "Capri".

Armata nel luglio 1828, partì da Napoli il 14 agosto, nave ammiraglia della squadra agli ordini del C.V. Alfonso Sozj Carafa, diretta a Tripoli per un'azione di forza contro il Bey di quella Reggenza, facendo ritorno a Messina il 3 settembre e a Napoli il 12 settembre 1828.

Al comando del C.F. Marino Caracciolo di Torchiarolo, fece vela da Napoli il 26 agosto 1831 per una campagna d'istruzione nel Mediterraneo con gli aspiranti G.M., di conserva col vascello "Vesuvio" e la fregata "Regina Isabella".

Il 3 febbraio 1832 imbarcò a Napoli la 2^a brigata del reggimento di fanteria «Re», trasportandola a Messina. Tornato a

Napoli il 14 febbraio trasportò a Palermo altri 10 ufficiali e 286 uomini dello stesso reggimento, disarmando il 30 marzo.

Tornato in armamento l'11 maggio 1833, al comando del C.F. Raffaele de Cosa, lasciò Napoli l'8 giugno per accompagnare a Livorno il granduca Leopoldo di Toscana e la sua sposa principessa Maria Antonietta di Borbone, sorella del re Ferdinando II. Lasciata Livorno il 26 giugno, rientrò a Napoli ai primi di luglio.

In ottemperanza del Regio Rescritto 7 maggio 1836, dopo quasi cinquanta anni di attività, nel settembre 1836 fu venduta per demolizione a D. Gaetano Morra. (A.S.N. Sez. Marina).

Brigantino "SPARVIERO"

Varato a Napoli il 14 gennaio 1782

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento: XII/... F.L.

Adibito alla persona del Sovrano Ferdinando IV di Borbone, lasciò Gaeta con truppe il 24 settembre 1793, al comando del C.F. Rosalbo Quattromani, per unirsi alla squadra agli ordini del R.A. Bartolomeo Forteguerri, inviata a Tolone per cooperare con quella inglese nell'assedio di quella piazzaforte. Sostò nelle acque di Tolone dal 7 ottobre 1793 al marzo 1794, facendo ritorno a Napoli a fine di quel mese, dopo aver fatto scalo a Gaeta.

L'11 agosto 1797 scortò fino a Ischia la corvetta "Galatea" sulla quale aveva preso imbarco il re Ferdinando IV di Borbone.

Dal 26 dicembre 1798 alla fine di giugno 1799 seguì a Palermo il Sovrano, allontanatosi da Napoli durante l'occupazione francese.

Durante il secondo esilio da Napoli di Ferdinando IV, rimase a Napoli e il 23 gennaio 1806 si consegnò ai francesi.

Il 3 maggio 1810, al comando del T.V. Raffaele de Cosa, prese parte allo scontro nel canale di Procida fra la "Cerere" e la "Fama" contro due fregate inglesi. Gravemente danneggiato da una bordata della fregata "Spartan", fu costretto ad arrendersi.

Rimorchiato a Palermo, venne consegnato al Borbone, ma, date le sue precarie condizioni, fu venduto per demolizione a Messina nello stesso anno.

Corvetta "STABIA"

Varata nel cantiere di Castellammare di Stabia il 10 gennaio 1786

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta

Tre alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: XXIV cannoni da 18 libbre F.L. in batteria

Fu la prima unità della Marina militare del Regno delle Due Sicilie varata nel cantiere Navale di Castellammare di Stabia.

Il 23 dicembre 1798 seguì il re Ferdinando IV a Palermo, allorché il Sovrano, imbarcato sul vascello inglese "Vanguard" abbandonò Napoli all'approssimarsi delle truppe francesi del Generale Championnet.

Rientrò da Palermo a Napoli nel giugno 1799, per seguire una seconda volta il Re a Palermo il 23 gennaio 1806.

Rimase in disarmo a Palermo sino al febbraio 1809: fu quindi riarmata e destinata a Messina fino al dicembre 1809.

Tornata in disarmo a Palermo il 15 giugno 1813, rientrò a Napoli col Re nel giugno 1815, restando in disarmo fino all'ottobre 1820, allorché ne fu decretata la vendita col Reale Decreto 17 ottobre 1820.

Risulta offerta in vendita all'asta pubblica a Napoli il 16 maggio 1823, per ducati 4.000 ("Giornale del Regno delle Due Sicilie" del 16 maggio 1823, n. 116).

Brigantino "STROMBOLI"

Varato a Napoli il 10 settembre 1782

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento: XII/... F.L.

Nel gennaio 1806 seguì re Ferdinando IV a Palermo: rientrato a Napoli nel febbraio dello stesso anno, sfuggì alla cattura da parte dei Francesi e riuscì a rientrare a Palermo.

Il 17 maggio 1809 e il 14 dicembre 1809 scortò convogli di truppe a Ponza, restando in quell'isola fino al 4 gennaio 1810. Imbarcata la guarnigione borbonica evacuata da Ventotene, la trasportò a Palermo, ove dette fondo il 6 gennaio. Ne ripartì dopo qualche giorno con altre truppe per Lipari e Termini Imerese.

Ai primi di febbraio 1811 lasciò Palermo con truppe per Gaeta.

Disarmato il 15 giugno 1813, fu venduto per demolizione nel 1814.

Fregata "VENERE"

Varata: ?

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta

Tre alberi a vele quadre e bompresso

Armamento: ?

Già di bandiera moscovita, fu sequestrata a Palermo il 12 gennaio 1808, a seguito della rottura dei rapporti diplomatici fra il Borbone e lo Zar delle Russie, per avere quest'ultimo riconosciuto Giuseppe Napoleone quale Re di Napoli.

Ne ebbe il primo comando il C.V. Carlo Vicuna.

Il 30 aprile 1808 lasciò Palermo di scorta ad un convoglio di legni mercantili carico di truppe, diretto a Ponza e il 31 maggio dello stesso anno partecipò con le fregate "Minerva" e "Sirena", i pacchetti "Leone" e "Tartaro", allo scontro nel canale di Procida con le cannoniere murattiane al comando del C.F. Correale.

L'8 giugno 1808 si trasferì da Ponza nelle acque di Capri.

Dal 4 febbraio 1809 passò al comando del C.V. Luigi Renato de Gras Préville, sostituendo la "Minerva" nella stazione a Ponza.

Dal luglio 1809 ne assunse il comando il C.F. de Almagro.

Il 12 agosto 1809 partì da Ponza con la fregata "Sirena", di scorta a un altro convoglio con truppe inglesi, che sbarcò il 15 a Ischia, per l'occupazione del castello Aragonese.

Il 1° ottobre 1809 fu sostituita dalla "Minerva" nella stazione a Ponza e il 29 dello stesso mese tornò a Palermo con truppe, passando in disarmo il 9 dicembre 1809.

Il 15 giugno 1813 il suo valore venne pagato ai Russi e nel 1814 fu venduta per demolizione.

Brigantino "VULCANO"

Varato a Napoli il 31 agosto 1782

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento: XII/... F.L.

Lasciò Napoli il 18 maggio 1784 al comando del T.V. marchese Pignatelli, al seguito della squadra agli ordini del C.V. Bartolomeo Forteguerra, diretta ad Algeri per un'azione di forza contro il Bey di quella Reggenza barbaresca.

Sostò a Palma Mallorca dal 29 maggio al 2 giugno, a Cartagena dall'11 al 30 giugno e arrivò ad Algeri il 9 luglio, prendendo parte al bombardamento dei fortini e delle batterie del porto dal 12 al 21 luglio. Lasciata Algeri il 23 luglio, sostò nuovamente a Cartagena dal 27 luglio al 13 agosto e infine rientrò a Napoli il 2 settembre 1784.

Il 24 settembre 1793 partì da Gaeta con truppe, al comando del C.F. Giuseppe Carrabba, per unirsi alla squadra inviata a Tolone, ove, assieme a quella inglese del V.A. Hood, prese parte all'assedio di quella piazzaforte. Dette fondo nelle acque di Tolone il 7 ottobre 1793 e vi restò fino al marzo 1794.

Il 26 dicembre 1798 seguì re Ferdinando IV a Palermo, rientrando a Napoli a fine giugno 1799, dopo la caduta della Repubblica Napoletana.

Nel gennaio 1806 seguì nuovamente il Sovrano a Palermo, facendo poi la spola fra le acque delle isole partenopee e la Sicilia fino all'11 marzo 1806, allorché venne disarmato.

Venduto per demolizione a Palermo nel 1814

Vascello "TANCREDI"

Varato a Castellammare di Stabia il 3 settembre 1789

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena foderata in rame

Tre ponti

Tre batterie, due coperte e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: LXXIV/... F.L.

Equipaggio: 720 uomini

In armamento a fine febbraio 1791 al comando del C.V. Giovanbattista Guillichini, già della Marina Toscana, passato al servizio del Borbone di Napoli, effettuando una lunga campagna d'istruzione nei porti della Sicilia.

Nel dicembre 1792 passò al comando del C.V. Francesco Caracciolo, e quindi del C.V. Gonzales, col quale effettuò un'altra campagna di istruzione con gli allievi dell'Accademia di Marina.

Lasciò Napoli il 16 settembre 1793, al seguito della squadra agli ordini del R.A. Bartolomeo Forteguerra, diretto a Tolone, ove si unì alla squadra inglese del V.A. Hood, impegnata nell'assedio di quella piazzaforte, ove dette fondo il 27 settembre 1793.

Rientrato a Napoli, imbarcò altre truppe a Gaeta, partendo il 21 ottobre, nuovamente diretto a Tolone, che raggiunse il 9 novembre trasferendosi quindi ad Oneglia per imbarcarvi un contingente di truppe piemontesi destinate egualmente a Tolone.

Dopo la resa di Tolone rientrò a Napoli il 30 gennaio 1794, dopo aver fatto sosta a La Spezia per sbarcarvi un contingente di truppe piemontesi e a Gaeta dal 21 al 28 gennaio.

Il 22 febbraio 1795 lasciò Napoli diretto a Livorno con le fregate "Pallade" e "Minerva" per unirsi il 1° marzo alla squadra inglese del V.A. Goodhall ed operare con essa nelle acque della Corsica e delle Baleari. Lasciata Livorno il 9 marzo, il 14 al largo di Capo Noli sostenne vittoriosamente uno scontro con i vascelli francesi "Ça Ira" e "Censeur", obbligandoli alla resa.

A fine luglio 1795, dopo aver partecipato ad un altro scontro nel golfo di Juan, fu costretto da un forte maltempo di Libeccio a riparare nel golfo di San Fiorenzo, in Corsica.

Dal 20 ottobre 1795 al 1° maggio 1796 fu nuovamente al comando del C.V. Francesco Caracciolo.

Il 22 marzo 1797 partì da Napoli diretto a Trieste per scortare il vascello "Archimede" sul quale aveva preso imbarco l'arciduchessa Maria Clementina di Asburgo, sposata per procura col principe ereditario Francesco duca di Calabria, arrivando a Manfredonia il 18 giugno 1797.

Per ordine del Commodoro inglese Donald Campbell venne incendiato in rada a Napoli l'8 gennaio 1799.

Sembra però che, privo di alberi e di cannoni, sia stato rimorchiato a Palermo il 10 gennaio 1799.

Pacchetto "TARTARO"

Varato in Inghilterra?

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a pioppo con vele quadre

Armamento: XII cannoni da 8 libbre B.L.

IV carronate da 10 libbre F.L.

VIII cannoni da 4 libbre B.L. su affusto

Equipaggio: 68

Acquistato nel 1786 in Inghilterra dal Borbone, fu adibito al trasporto della corrispondenza e dei passeggeri fra Napoli e Palermo al comando di Filippo Ciani. Il prezzo del passaggio era allora di ducati 30 in cabina speciale, compreso il vitto, e di Ducati 3 sottocoperta e senza vitto. Nel 1795 era comandato dal T.V. Giovanni Fileti. Nel gennaio 1806, al comando del 1° pilota Gaetano Cafiero, seguì a Palermo il re Ferdinando IV che si allontanava da Napoli per la seconda volta.

In armamento dal 28 febbraio 1807, lasciò Palermo il 4 marzo per trasportare il principe di Canosa a Ponza e a Ventotene, tornando a Ponza il 3 agosto con artiglierie e restandovi di stazione fino al 2 dicembre 1807.

Il 30 aprile 1808 scortò con la fregata "Venere" un convoglio di legni mercantili con truppa, diretto a Ponza e il 31 maggio, in formazione con la fregata "Minerva" e "Sirena" e col pacchetto "Leone" sostenne un violento scontro nel canale di Procida con una divisione di cannoniere murattiane comandate dal C.F. Correale, restando disalberato.

Il 7 e 8 ottobre dello stesso anno prese parte con la fregata "Minerva" a un'azione di fuoco contro Capri, occupata dai francesi, sostenendo poi il 13 un altro scontro con cannoniere murattiane al largo di Marina Grande di Capri. Dal 28 gennaio al 5 aprile 1809 andò in disarmo a Palermo per «accomodi». Riarmato, vi prese imbarco il C.V. Carlo Vicuna, comandante Generale dei Legni di guerra in Sicilia. Il 1° ottobre 1809, al comando del T.V. Carlo Barone, trasportò truppe a Ponza, che lasciò il 26 novembre con parte della guarnigione che abbandonava l'isola occupata dai Francesi. Il 6 febbraio 1811 partì da

Palermo con truppe e munizioni, diretto a Gaeta. Il 6 marzo 1813 trasportò un contingente di truppe inglesi da Palermo a Milazzo, tornandovi il 13 dicembre con altre truppe.

Il 14 giugno 1813 partì da Mazzara di scorta alla fregata "Minerva" sulla quale aveva preso imbarco la regina Maria Carolina: dopo aver sostato a Zante dal 19 giugno al 3 agosto e a Tenedos dal 17 agosto al 9 settembre, imbarcò di trasbordo la Sovrana e la accompagnò a Costantinopoli, ove dette fondo il 13 settembre 1813.

Nel novembre 1815 passò al comando del 1° pilota graduato Giuseppe Cafiero, in servizio di corrispondenza fra Napoli e Palermo.

Il 2 settembre 1820 lasciò Napoli con la squadra, di scorta al convoglio di legni mercantili che trasportava in Sicilia le truppe del Corpo di Spedizione comandate da Generale Florestano Pepe, facendo ritorno a Napoli alla fine del mese.

Il 19 maggio 1822 imbarcò a Palermo un distaccamento del reggimento «Kaiser» dell'I.R. armata austriaca e lo sbarcò a Napoli.

Il 19 luglio 1825 scortò da Livorno a Napoli il vascello "Vesuvio" sul quale avevano preso imbarco il Re, la Regina e il conte d'Aquila.

In armamento nel luglio 1828, partì da Napoli il 13 agosto quale nave deposito munizioni al seguito della squadra agli ordini del R.A. Alfonso Sozj Carafa, inviata a Tripoli per un'azione di forza contro il Bey di quella Reggenza barbaresca, facendo ritorno a Napoli a metà settembre 1828.

Disarmato nel 1830, fu venduto il 27 novembre per demolizione a Francesco Fazio.

CAPITOLO II

DALLA RESTAURAZIONE ALLA UNIFICAZIONE

(1815-1860)

LA MARINA MILITARE DEL REGNO DELLE DUE SICILIE DAL 1815 AL 1860

Uno dei primi decreti del re Ferdinando IV, al suo ritorno dalla Sicilia, fu quello emanato il 4 giugno 1815 a Baia, da bordo del vascello inglese "Queen", col quale il maresciallo di St. Clair ebbe l'incarico di Ministro Segretario di Stato degli Affari di Guerra e «ad interim» di quelli della Marina, sostituito il 15 agosto dello stesso anno dal Tenente Generale Diego Naselli, che aveva avuto lo stesso incarico in Sicilia.

Allorché con la legge 8 dicembre 1815 n. 565 Ferdinando IV di Borbone assunse il titolo di Ferdinando I, re del Regno delle Due Sicilie, l'Armata di Mare comprendeva: due vascelli, il "Capri" e il "Gioacchino" ribattezzato "San Ferdinando", sei fregate, delle quali la "Letizia" ribattezzata "Cristina" e la "Carolina" ribattezzata "Amalia", cinque corvette, tre pacchetti, due brigantini, una galeotta e 183 legni sottili, ben poca cosa nei confronti della poderosa flotta esistente prima dei tragici eventi del 1799.

Alla riorganizzazione della Real Marina e dei suoi Corpi militari e amministrativi si procedette gradualmente, con una serie di regolamenti e decreti approvati dal Sovrano fra il dicembre 1815 e il novembre 1816, che si ispiravano a quelli già emanati sotto i regni di Carlo di Borbone e di Ferdinando IV, ma soprattutto agli altri del periodo dell'occupazione francese. Tali regolamenti e decreti furono poi raccolti in un testo unico, che formò le Ordinanze Generali della Real Marina, approvate col Real Decreto 1° ottobre 1818.

A norma di tali Ordinanze la Real Marina fu suddivisa in due rami distinti: quello militare e quello amministrativo.

Del primo facevano parte: il Corpo degli Ufficiali di guerra e naviganti, in numero di 184; il Corpo del Genio marittimo di 11 ufficiali; il Corpo dei marinai e cannonieri, con 33 Ufficiali e 610 sottufficiali e comuni; telegrafico con 26 Ufficiali e 339 sottufficiali e comuni; il Corpo del Genio idraulico con 25 Ufficiali e 30 sottufficiali e comuni; il Reggimento Real Marina con 32 Ufficiali e 1.293 sottufficiali e comuni, l'Accademia di Marina, il Parco artiglieria con 6 Ufficiali e 76 sottufficiali e comuni e il Corpo dei Custodi dei servi di pena con 10 Ufficiali e 298 sottufficiali e comuni. Vi erano inoltre aggregati 20 Cappellani, 35 fra Chirurghi e Cerusici, 172 Piloti, 224 Bassi Ufficiali

di mare, 62 Maestri di stiva, di razione e sonnotatori e 225 Maestranze di arsenale.

Il ramo amministrativo comprendeva l'Intendente Generale, 21 Ufficiali contabili e 130 Bassi Ufficiali.

I marinai di «pianta fissa» erano 344 e quelli di leva 1.872.

Aboliti i gradi di Capitano Generale e Tenente Generale, la scala gerarchica degli Ufficiali del Corpo di guerra fu così stabilita: Ammiraglio, Vice Ammiraglio, Retro Ammiraglio, Capitano di vascello, Capitano di fregata, Tenente di vascello, Alfiere di vascello e Guardiamarina. La loro uniforme fu quella adottata nel 1800 e cioè abito a due petti in panno bleu, con collo e paramani, sui quali erano ricamati i gradi, due ancore agli angoli del collo, pantaloni in panno bleu d'inverno e di tela bianca d'estate, cappello a foggia napoleonica con nappa e gradi in oro. A bordo era acconsentito di usare il berretto tondo, con visiera e gradi in oro.

Gli Ufficiali del Genio avevano collo e paramani in velluto nero, quelli del Genio idraulico collo e paramani di color acquamarina.

L'uniforme degli Ufficiali del Corpo telegrafico era di panno grigio celeste, con collo e paramani scarlatti, mentre quella degli Ufficiali del Reggimento Real Marina era di panno bleu orlato in rosso.

Il 4 luglio 1820 il cav. Giuseppe de Thomasis assunse «ad interim» la Segreteria di Stato della Marina, che tornò il 6 luglio al Tenente Generale Diego Naselli, il 9 luglio al cav. Ruggero Settimo, il 14 luglio «ad interim» al Generale Michele Carrascosa, il 4 agosto 1820 nuovamente «ad interim» al cav. de Thomasis e il 10 dicembre a D. Marzio Mastrilli duca di Gallo, sostituito nel febbraio 1821 dal Generale Giuseppe Parisi e infine il 26 febbraio 1821 dal Generale Pietro Colletta.

Abrogata il 13 luglio 1820 la Costituzione che il re Ferdinando I aveva giurato sul Vangelo di rispettare, il 23 marzo fu nominato Segretario di Stato della Marina il R.A. Ferdinando Lucchesi Palli di provata fede borbonica.

Il 5 giugno 1822 il Generale Antonio Ruffo principe di Castelcicala sostituì Lucchesi Palli, conservando la sua carica fino al 13 luglio 1830.

Con R.D. 7 ottobre 1823 fu stabilita una nuova pianta organica della Real Marina, limitando il numero degli Ufficiali di guerra a 130 e abolendo il Corpo dei custodi dei servi di pena.

In sostituzione del vascello "San Ferdinando", danneggiato da un incendio nel maggio 1820, fu ordinata la costruzione del "Vesuvio", varato nel 1824 a Castellammare di Stabia.

Dopo la morte di Ferdinando I, avvenuta il 3 gennaio 1825, salito al trono Francesco I, scesero in mare a Castellammare di Stabia nel 1827 la fregata "Regina Isabella", nel 1828 il brigantino "Principe Carlo", la nave reale "Francesco I" e la corvetta "Etna".

Nell'agosto 1828 una divisione formata dalle fregate "Isabella", "Cristina" e "Sirena", dal brigantino "Principe Carlo", dalla goletta "Lampo" e dai pacchetti "Leone" e "Tartaro", agli ordini del C.V. Alfonso-Sozj Carafa, partì da Napoli per effettuare un'azione dimostrativa contro la Reggenza di Tripoli, facendo ritorno a Napoli in novembre.

Il 13 luglio 1830 fu nominato Segretario di Stato della Guerra e della Marina il Generale Giovanbattista Fardella, mentre nell'ottobre dello stesso anno D. Carlo di Borbone principe di Capua assunse la carica di Comandante Generale della Real Marina.

Nel marzo 1833 un'altra divisione formata dalla fregata "Isabella", dalla corvetta "Cristina", dai brigantini "Principe Carlo" e "Zeffiro" al comando del C.V. Marino Caracciolo fu inviata a Tunisi, ove unitamente a una squadra sarda agli ordini del C.A. Giorgio de Viry, effettuò un'azione dimostrativa contro il Bey di quella Reggenza.

Morto Francesco I l'8 ottobre 1830 e salito al trono il figlio Ferdinando II, la politica marittima del Regno delle Due Sicilie segnò una svolta decisiva.

Il nuovo Sovrano, convinto che le forze armate fossero lo strumento necessario per la sicurezza dello Stato, ossia della sua autorità assoluta, curò col maggiore interesse l'Armata di mare.

Nel cantiere di Castellammare di Stabia furono costruiti nel 1834 la fregata "Partenope" e i brigantini "Valoroso" nel 1837, "Intrepido" nel 1839 e "Generoso" nel 1840. L'arsenale di Napoli consegnò nel 1832 il brigantino "Zeffiro", nel 1834 la fregata "Urania" e nel 1840 la "Regina".

Nel gennaio 1832 fu aumentato l'organico del Corpo amministrativo e contabile e con successivo decreto del febbraio il reggimento Real Marina venne riorganizzato su 8 compagnie di 162 uomini ciascuna, oltre allo S.M. di 10 Ufficiali e 24 sottufficiali.

Nel dicembre 1834 il Principe di Capua fu esonerato dalla carica di Comandante Generale della Real Marina, che venne abolita. Il 9 marzo 1835 fu aumentato l'organico degli Ufficiali del Corpo di guerra, stabilito in 4 R.A., 8 C.V., 16 C.F., 36 T.V. e 15 A.V.

Il 9 settembre 1836 il Tenente Generale Giuseppe di Brocchetti fu nominato Ministro Segretario di Stato della Guerra e Marina e quindi nell'ottobre 1837 venne aumentato anche l'organico del Corpo cannonieri e marinai, in 4 compagnie di marinai di 140 uomini ciascuna, 4 di cannonieri di 160 uomini e 2 di sedentanei di 146 uomini, oltre allo S.M. di 8 Ufficiali e a quello minore di 14 sottufficiali. Fu poi stabilita una nuova «bassa» per il Corpo marinai e cannonieri di leva, in 4 compagnie di 160 uomini ognuna.

Primo fra tutti i Sovrani degli Stati italiani, Ferdinando II di Borbone volle che la Marina militare, come era già avvenuto per quella mercantile, avesse le sue navi a vapore, resesi necessarie anche per le comunicazioni con la Sicilia turbolenta. Nel maggio 1839 vennero trasferiti all'Armata di mare tre avvisi in legno, a ruote, già acquistati per la «Reale Delegazione dei pacchetti a vapore»: il «Ferdinando II», il «Nettuno» e il «San Venefrede», quest'ultimo ex goletta a vapore inglese incendiata a Napoli nella notte di Natale 1834 e poi rifatta a Castellammare di Stabia, che alcuni erroneamente considerano come costruzione del cantiere stesso.

Portato il bilancio della Marina da ducati 1.860.000 nel 1842 a ducati 2.530.000 nel 1847, furono varati a Napoli gli avvisi «Flavio Gioia» nel 1841, a Castellammare di Stabia il «Delfino» nel 1843 e quattro pirofregate in legno, a ruote: «Ercole» nel 1843, «Archimede» nel 1844, «Carlo III» nel 1846 e «Sannita» nel 1847.

Contemporaneamente vennero acquistati in Inghilterra gli avvisi a ruote, in legno: «Argonauta», «Lilibeo», «Maria Teresa», «Peloro» e «Rondine» e in Francia gli altri avvisi «Mise-no» e «Palinuro». In Inghilterra furono inoltre ordinate altre quattro pirofregate in legno, a ruote: «Guiscardo», «Roberto», «Ruggiero» e «Tancredi», consegnate fra il 1843 e il 1844 assieme alla pirocorvetta «Stromboli».

Ai primi di luglio 1843 una divisione composta dal vascello «Vesuvio» e dalle fregate «Amalia», «Isabella» e «Partenope» al comando del C.V. barone Raffaele de Cosa, lasciò Napoli di

conserva con la fregata brasiliana "Constituição" e le corvette "Dois de Julho" e "Euterpe", per accompagnare a Rio de Janeiro la principessa Teresa Cristina di Borbone, sposata per procura con Dom Pedro II imperatore del Brasile. Arrivate a destinazione il 2 settembre le unità napoletane lasciarono Rio de Janeiro il 15 ottobre e fecero ritorno a Napoli il 24 dicembre, dopo 5 mesi e 25 giorni di assenza. Fu questo il primo viaggio oceanico effettuato in convoglio da unità da guerra napoletane.

Nell'agosto 1844 partì da Napoli la fregata "Urania", al comando del C.F. Giovanbattista Lettieri, per una lunga campagna di istruzione nelle Americhe con gli Allievi della Real Accademia di Marina. Recatasi dapprima a Rio de Janeiro e a Montevideo, la fregata toccò S. Elena, fece sosta a New York e nel viaggio di ritorno visitò Nieuwe Dieppe, Portsmouth, Brest, Cartagena, Zante, Navarino, rientrando a Napoli il 27 febbraio 1846.

Con l'entrata in servizio delle unità a vapore, nel giugno 1842 venne aumentato l'organico del Corpo cannonieri e marinai, portandolo a 14 compagnie di 225 uomini ciascuna e 2 di sedentari di 140 uomini ognuna, oltre allo S.M. di 13 Ufficiali e 27 sottufficiali.

Nel maggio 1844 venne aumentato anche l'organico dei Piloti e infine nel luglio 1845 fu stabilito quello dei macchinisti, in un primo tempo reclutati in Inghilterra e quindi formati nella Scuola dell'officina di Pietrarsa.

Il 15 gennaio 1845 la Segreteria di Stato della Guerra e Marina passò al Generale Giuseppe Garzia e poi durante il periodo costituzionale del 1848 al Colonnello Vincenzo degli Uberti il 30 gennaio 1848, al Brigadiere Raffaele del Giudice il 3 aprile e infine il 17 maggio a D. Francesco Pinto principe di Ischitella, fedele al Sovrano, che aveva abrogato il 15 maggio la libertà costituzionale.

Al sorgere del 1848 l'Armata di mare delle Due Sicilie poteva considerarsi la prima in senso assoluto fra gli Stati della Penisola e la terza in Europa, per numero di unità a vapore, dopo la Gran Bretagna e la Francia. Secondo dati ufficiali nel 1849 la «forza navale» contava 35 unità delle quali 13 a vela e 22 a vapore, con 610 bocche da fuoco. Erano inoltre in fase di costruzione a Castellammare di Stabia il vascello "Monarca" e la pirofregata "Ettore Fieramosca" entrambi varati durante il 1850.

L'efficienza dell'Armata di mare delle Due Sicilie venne messa alla prova durante i moti rivoluzionari in Sicilia nel 1848-49, con le spedizioni effettuate una ai primi di gennaio 1848, al comando di D. Luigi di Borbone conte d'Aquila, una a fine agosto 1848 e una terza a fine marzo 1849 al comando del brigadiere Pierluigi Cavalcanti.

A fine aprile 1848 inoltre fu inviata in Adriatico per operarvi con la squadra sarda contro gli Austriaci, una divisione agli ordini del Brigadiere Raffaele de Cosa, formata da due fregate a vela, 5 pirofregate a ruote e 1 brigantino, il meglio cioè dell'Armata di mare napoletana.

Dopo i moti rivoluzionari in Sicilia del 1848-49, la Reale Marina borbonica si accrebbe di altre due pirofregate a ruote, acquistate in Inghilterra dal Governo provvisorio siciliano: la "Fulminante" ex "Bombay" ex "Ruggiero Settimo" e la "Veloce" ex "Vectis" ex "Indipendenza", entrambe a due alberi e due fumaioli.

Nel 1850 vennero acquistati anche due avvisi a ruote ex francesi: il "Messaggero" ex "Braiton" e il "Saetta" ex "Dieppe", mentre si trasformò l'avviso "Palermo" della ex Marina siciliana, ribattezzandolo "Aquila" nel 1852. Un'ultima pirofregata a ruote, la "Torquato Tasso", venne consegnata dal cantiere di Castellammare di Stabia nel 1856.

Nell'agosto 1850 fu creato un Consiglio di Ammiragliato, retto dal V.A. Luigi di Borbone conte d'Aquila, alle dipendenze del quale passarono la Maggioria Generale, l'Intendenza Generale, le tre Ispezioni del personale, dei materiali e dei rami alieni, i Comandi di squadra e di divisione, nonchè gli arsenali.

Il 14 settembre 1855 la Segreteria di Stato della Marina fu separata da quella della Guerra, nominando Segretario di Stato il R.A. Antonio Bracco.

Uno degli ultimi decreti di Ferdinando II, prima della sua morte, fu quello del 13 settembre 1857, col quale si stabilì un nuovo organico del Genio marittimo.

Nel 1858 il vascello "Monarca" andò in disarmo per essere trasformato ad elica, mentre fu varato a Castellammare di Stabia l'avviso a ruote "Sirena" e venne impostata la fregata a elica "Borbone" varata il 18 gennaio 1860, dopo l'avvento al trono di Francesco II avvenuto il 22 maggio 1859 alla morte del padre.

Il 29 giugno 1859 fu nominato Segretario di Stato della Marina il R.A. Girolamo de Gregorio e quindi il 27 giugno 1860 il R.A. Francesco Saverio Garofalo.

Durante il breve regno di Francesco II, il 29 giugno 1859 fu abolita l'Ispezione dei rami alieni, creando in sua vece l'Ispezione degli Istituti Militari della Real Marina, stabilendo nel giugno 1860 una nuova pianta organica degli Ufficiali superiori della Real Marina con 2 V.A., 6 R.A. e 8 Brigadieri.

La pianta organica della Real Marina prevedeva inoltre 124 Ufficiali del Corpo di guerra attivi e 26 sedentanei, 19 del Genio marittimo, 12 del Genio idraulico, con 16 sottufficiali e comuni, 42 del Corpo telegrafico, con 468 sottufficiali e comuni, 6 del Parco artiglieria con 75 sottufficiali e comuni, 61 del Corpo cannonieri e marinai con 2193 sottufficiali e comuni, 34 del reggimento Real Marina con 1296 sottufficiali e comuni, 64 del Corpo amministrativo con 16 sottufficiali, 48 Chirurghi naviganti, 24 Cappellani naviganti, 120 Piloti, 134 Macchinisti, 208 Bassi ufficiali di mare, 235 maestranze di arsenale, 1176 marinai e cannonieri «di pianta fissa», 24 Medici cerusici con 29 sottufficiali e comuni del ramo ospedali.

Il 27 luglio 1860, infine, D. Luigi di Borbone, dopo aver prestato giuramento di fedeltà alla nuova Costituzione, assunse la carica di Comandante Generale della Real Marina.

Il 6 settembre 1860, allorché Francesco II e Maria Sofia, lasciarono per sempre Napoli sul "Messaggero" per rifugiarsi a Gaeta, la «forza navale» del Regno delle Due Sicilie contava:

- 1 vascello a vela in disarmo: "Vesuvio";
- 1 vascello in trasformazione a elica: "Monarca";
- 1 pirofregata a elica: "Borbone";
- 10 pirofregate a ruote: "Archimede", "Ercole", "Fieramosca", "Fulminante", "Guiscardo", "Roberto", "Ruggiero", "Sannita", "Tancredi" e "Veloce", quest'ultima passata agli ordini di Garibaldi e ribattezzata "Tukery";
- 2 pirocorvette a ruote: "Aquila" e "Stromboli";
- 11 avvisi a ruote: "Antelope", "Delfino", "Ferdinando II", "Maria Teresa", "Messaggero", "Miseno", "Palinuro", "Peloro", "Rondine", "Saetta", "Sirena";
- 4 fregate a vela: "Amalia", "Isabella", "Partenope" e "Regina";
- 1 corvetta a vela: "Cristina";
- 5 brigantini: "Generoso", "Intrepido", "Valoroso", "Zeffiro" "Principe Carlo";
- 1 goletta: "Sparviero".

Seguirono il Re a Gaeta la fregata "Partenope" e gli avvisi "Delfino", "Messaggerio" e "Saetta", poi venduti a Marsiglia a gennaio 1861, assieme alla pirofregata "Sannita" che si trovava ai lavori a Tolone.

L'ultimo Segretario di Stato della Marina delle Due Sicilie fu il R.A. Leopoldo del Re, nominato l'8 settembre 1860 a Gaeta.

Allorché, il 17 novembre 1860, entrarono a far parte della Marina sarda, il vascello "Monarca" fu ribattezzato "Re Galantuomo", la pirofregata "Borbone" si chiamò "Garibaldi", l'"Amalia" cambiò nome in "Caracciolo", il "Maria Teresa" ebbe nome prima "Principessa Clotilde" e poi "Garigliano", il "Ferdinando II" fu ribattezzato "Stabia" e il "Principe Carlo" si chiamò "Tronto".

L'apporto della Marina napoletana a quella del Regno d'Italia se fu quantitativamente notevole, non lo fu altrettanto qualitativamente, soprattutto per la sua composizione eterogenea. Delle unità a vela il "Vesuvio", vecchio ormai di quasi quarant'anni e la fregata "Isabella" erano in disarmo nella darsena militare di Napoli, del tutto inservibili. La fregata "Amalia" e la corvetta "Cristina" provenivano addirittura dalla Marina murattiana. I brigantini costruiti fra il 1832 e il 1840, non avevano più alcun valore bellico. Le pirofregate di costruzione inglese e le altre dello stesso tipo varate a Castellammare di Stabia, avevano caratteristiche che più non suffragavano tale loro denominazione, armate come erano con obici Paixhans di scarsa portata, con macchine a bassa pressione di tipo ormai superato. Il vascello "Monarca", varato nel 1850 e trasformato a elica nel 1858-1859, alle prove dimostrò di non essere nave a vela e neppure a vapore, con una velocità di appena 4-5 nodi. I numerosi avvisi a ruote, tutti in legno, dei quali alcuni in servizio già da una trentina d'anni, potevano essere utilizzati soltanto per uso locale, ad eccezione del "Sirena", varato nel 1859.

La pirofregata "Borbone" scesa in mare a gennaio 1860, era la sola unità da guerra che poteva reggere il confronto con quelle più moderne dello stesso tipo della Marina sarda, essendo anche essa armata con pezzi rigati.

A Castellammare di Stabia erano inoltre in fase di costruzione la pirofregata "Farnese", varata ai primi di aprile 1861 col nome di "Italia", mentre il 1° settembre 1860 era stata impostata la pirocorvetta "Etna".

Nessuno degli Ammiragli della Real Marina napoletana aderì alla causa dell'Unità d'Italia. Prestarono giuramento di fedeltà al re Vittorio Emanuele II soltanto 3 Brigadieri: Pietro Costantino, Ferdinando Pucci e Luigi Chrétien; 8 C.V., 19 C.F., 46 T.V. e 8 G.M. e cioè 84 Ufficiali del Corpo di guerra sull'organico di 150.

NAVIGLIO DA GUERRA DEL REGNO DELLE DUE SICILIE
PERIODO DALLA RESTAURAZIONE ALL'ANNESSIONE
(1815 - 1860)

ANTELOPE	Goletta a ruote	1843-1870
AQUILA ex PALERMO	Avviso a ruote	1841-1875
ARCHIMEDE	Piropregata a ruote	1844-1883
ARGONAUTA	Goletta a vapore	1843-1859
BORBONE poi GARI- BALDI	Piropregata a elica	1860-1894
CARLO III	Piropregata a ruote	1846-1857
DELFINO	Avviso a ruote	1843-1861
ERCOLE	Piropregata a ruote	1843-1875
ETNA	Corvetta a vela	1830-1859
ETTORE FIERAMOSCA	Piropregata a ruote	1850-1883
FARNESE poi ITALIA	Piropregata a elica	1861-1875
FERDINANDO II poi STABIA	Avviso a ruote	1834-1863
FLAVIO GIOIA	Avviso a ruote	1841-1850
FRANCESCO I	Nave reale	1828-1854
FULMINANTE	Piropregata a ruote	1848-1872
GENEROSO	Brigantino	1840-1863
GUISCARDO	Piropregata a ruote	1843-1882
INTREPIDO	Brigantino	1840-1869
LILIBEO	Avviso a ruote	1842-1850
MARIA TERESA	Avviso a ruote	1842-1850
MARIA TERESA poi GARIGLIANO	Avviso a ruote	1854-1883
MESSAGGIERO	Avviso a ruote	1850-1863
MISENO	Avviso a ruote	1844-1870
MONARCA poi RE GALANTUOMO	Piropregata a elica	1850-1875
NETTUNO	Avviso a ruote	1834-1858
PALINURO	Avviso a ruote	1844-1863
PARTENOPE	Fregata a vela	1834-1868
PELORO	Avviso a ruote	1842-1875
PRINCIPE CARLO poi TRONTO	Brigantino	1828-1865
REGINA	Fregata a vela	1840-1870
REGINA ISABELLA	Fregata a vela	1827-1864

ROBERTO	Pirofregata a ruote	1844-1863
RONDINE	Avviso a ruote	1843-1868
RUGGIERO	Pirofregata a ruote	1843-1867
SAETTA	Avviso a ruote	1850-1860
SAN VENEFREDE	Avviso a ruote	1835-1850
SESIA ex ETNA	Avviso a ruote	1860-1905
SFINGE	Goletta	1843-1850
SIBILLA	Goletta	1838-1850
SIRENA	Avviso a ruote	1859-1884
SPARVIERO	Cutter	1851-1868
SANNITA	Pirofregata a ruote	1846-1860
STROMBOLI	Pirocorvetta a ruote	1844-1865
TANCREDI	Pirofregata a ruote	1843-1868
TORQUATO TASSO	Pirofregata a ruote	1856-1860
URANIA	Fregata a vela	1834-1859
VALOROSO	Brigantino	1837-1869
VELOCE poi TUKERY	Pirofregata a ruote	1848-1870
VESUVIO	Vascello di linea	1824-1862
ZEFFIRO	Brigantino	1837-1869



Naviglio minore militare
ancorato nell'avamporto di Napoli verso il 1861



Naviglio militare in disarmo.
nella darsena di Genova verso il 1870

Goletta a ruote "ANTELOPE"

Varata in Inghilterra nel 1843

Dislocamento: Portata 154 tonn. registro inglese

Scafo in legno m. $30 \times 4,71$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche con bompresso

Macchina Boulton & Watt 40 cav. nom.

Propulsione a ruote articolate. Un fumaiolo

Armamento all'origine: IV cannoni da 4 libbre B.L. su affusto

Acquistata in Inghilterra per il servizio postale di Stato, fu consegnata a Napoli ai primi del 1844, iniziando i suoi viaggi per la Sicilia nel febbraio 1844, al comando dell'A.V. Fanciulli.

Scoppiati i moti rivoluzionari in Sicilia, ai primi del gennaio 1848 passò alla Real Marina e, aggregata alla squadra agli ordini del conte d'Aquila, operò nelle acque di Messina.

Il 27 giugno 1848 protesse dal mare con l'"Archimede" l'azione della colonna mobile Nunziante, sbarcata nella Calabria Citeriore per contrastarvi l'insurrezione. Dall'agosto al settembre dello stesso anno trasportò truppe e materiali da Napoli a Messina assediata. Nel marzo 1850 fu inviata a Castellammare di Stabia per cambiarvi le caldaie, tornando in armamento il 15 luglio 1850 adibita a cordone sanitario in Sicilia.

Dopo aver prestato servizio «in commissione reale» nel settembre 1853, allorché nel 1857 fu istituita per conto dello Stato una linea postale col nome di «Messaggiera Marittima», dal 1° marzo 1857 al comando del 1° Pilota d'Ambrosio fu adibita a un servizio quindicinale fra Napoli e le isole Pontine, con scali a Procida, Ischia, Casamicciola, Forio, Ponza e Ventotene, servizio che mantenne fino all'agosto 1858, sostituita dalla "Rondine". Nell'agosto 1858, al comando del T.V. Michele Bracco fu a disposizione del Luogotenente Generale del Re in Sicilia, tornando a settembre dello stesso anno in servizio per le isole Pontine.

In quell'anno la sua tabella di armamento comprendeva: 1 Pilota al comando, 2 Piloti, 1 Pratico di chirurgia, 1 Nostromo, 1 Guardiano, 2 Timonieri, 20 Marinai, 1 Contestabile, 2 Cannonieri, 1 Macchinista, 2 Alunni macchinisti, 1 Maestro d'ascia, 2 Domestici.

Il 6 settembre 1860 non obbedì agli ordini del re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregata alla squadra sarda presente in rada a Napoli, prestando servizio locale nel porto, al comando del 1° Pilota Gennaro Chierchia. Dal 1° dicembre 1860 fu nuovamente adibita al servizio postale per le isole Pontine.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata rimorchiatore a ruote.

In armamento il 1° giugno 1861, al comando del 1° Pilota Luigi Balsamo, prestò servizio di trasporto truppe e passeggeri da Napoli alle isole Pontine, disarmando il 6 agosto 1861.

Riarmata il 10 marzo 1862, al comando del 1° Pilota Guglielmo Cafiero, partì per Gaeta il 16 marzo, riprendendo il suo servizio per le isole Pontine fino al 16 maggio, allorché venne adibita al rimorchio delle barche scogliere per il costruendo porticciolo del Granatello di Portici. Il 1° giugno 1862 riprese servizio per le isole Pontine fino al 23 settembre 1863, passando il 3 luglio al comando del 1° Pilota G.B. Cafiero. Sostò quindi a Napoli per riparazioni alla macchina e il 30 ottobre tornò in servizio settimanale per le isole Pontine, al comando del 1° Pilota Federico Todisco, adibita fra un viaggio e l'altro a rimorchi per Baia, Castellammare di Stabia e Pozzuoli. In disarmo dal 18 gennaio al 4 agosto 1864, il 28 dicembre passò al comando del 1° Pilota Gennaro Chierchia. Il 1° aprile 1865 si recò a Gaeta, rientrando a Napoli il 30, proseguì quindi per Messina e al ritorno a Napoli fu disarmata. Il 3 dicembre si recò nuovamente a Messina per cooperare col "Tancredi" al disincaglio della pirofregata "San Giovanni" investita presso Torre Faro. Nel settembre dello stesso anno prestò servizio di vigilanza sanitaria nelle acque della Sicilia settentrionale. Disarmata il 1° luglio 1868 a Napoli, venne radiata dal naviglio da guerra col R.D. 13 novembre 1870, n. 6091.

Avviso a ruote "AQUILA"

Varato in Inghilterra nel 1840

Dislocamento: 576 tonn. Stazza 260 tonn. registro

Scafo in legno con carena ramata m. $44,84 \times 13,20$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Macchina a bilanciere Napier 120 cav.

Propulsione a ruote articolate - Un fumaiolo

Armamento (1848) IV cannoni da 9 libbre F.L.

(1860) I cannone da 60 libbre F.L., II cannoni da 30 libbre F.L., IV cannoni da 4 libbre B.L.

Equipaggio (1860) 1 C.F. al comando, 4 S.T.V., 1 Commissario, 1 Medico, 2 Piloti, 3 Macchinisti, 1 Nostro, 3 Timonieri, 1 Capo cannoniere, 1 Maestro ascia, 1 Calafato, 20 Marinai, 10 Fuochisti, 8 Carbonai, 1 Maestro razione, 4 Domestici

Già vapore mercantile, acquistato nel 1841 da Vincenzo Florio col nome di "Palermo", arrivò a Palermo il 2 settembre 1841.

Scoppiati ai primi di gennaio 1848 i moti rivoluzionari in Sicilia, fu requisito dal Governo provvisorio siciliano, armato con IV cannoni da 18 libbre F.L. e affidato al comando di Salvatore Castiglia e poi di Benedetto Miloro, con un equipaggio di 37 uomini.

Il 17 aprile 1848 lasciò Palermo con un centinaio di volontari della legione siciliana di Giuseppe La Masa e, dopo aver fatto scalo a Civitavecchia il 19, li sbarcò a Genova il 21 aprile 1848.

Effettuò quindi altri viaggi da Palermo a Livorno nel mese di settembre e a Tolone e Marsiglia nel mese di ottobre per caricarvi armi e munizioni per gli insorti siciliani.

Il 2 agosto 1849 fu catturato dalla pirocortetta "Stromboli" della Real Marina delle Due Sicilie, al comando del T.V. Vincenzo Salazar e dichiarato buona preda.

Il 18 giugno 1850 andò in disarmo per lavori, tornando in armamento ai primi di settembre. Dal 28 aprile 1851 passò al comando del T.V. Ferdinando Cafiero.

Disarmato nuovamente nel settembre 1852, per essere trasformato e dotato di nuove caldaie e una macchina a bassa pressione di 150 cav. rientrò in servizio nel 1854 ribattezzato "Aquila", classificato pirocorvetta a ruote, armato con I cannone da 60 libbre F.L., IV cannoni da 6 libbre B.L.

Il 17 aprile 1860 ne assunse il comando il T.V. Amilcare Roberti e il 20 maggio 1860 arrivò a Palermo, rimorchiando il brigantino "Valoroso". Dopo lo sbarco dei Mille a Marsala fu inviato nelle acque della Sicilia Orientale, al comando del C.F. Ruggiero Besia e il 18 agosto 1860, con la pirofregata "Fulminante" cannoneggiò il vapore "Torino", che Nino Bixio aveva portato ad investire presso Melito di Portosalvo, sulla costa calabra, incendiandolo.

Il 7 settembre 1860, dopo l'ingresso di Garibaldi a Napoli, essendo in disarmo, fu aggregato alla squadra sarda del C.A. Persano.

Tornò in armamento per la prima volta sotto bandiera italiana il 26 settembre 1860, al comando del C.F. Giovanni Echaniz fino all'8 ottobre e poi del C.F. Orioni.

Il 21 dicembre 1860 rientrò a Napoli proveniente da Mola di Gaeta con 410 prigionieri borbonici. Passato al comando del C.F. Marino Caracciolo, il 22 gennaio 1861 fu inviato a Genova con 4 ufficiali e 320 prigionieri dell'esercito borbonico.

Ai primi di febbraio 1861 fu inviato a Mola di Gaeta, partecipando quindi alle operazioni di blocco contro la piazzaforte di Gaeta fino al 15 febbraio. Il 12 marzo 1861 rimorchiò il "Tronto" a Messina e il 17 dello stesso mese entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato avviso a ruote di 2° ordine.

Tornò a Gaeta il 6 e il 20 giugno, con ordini riservati per il "Garibaldi", l'8 e il 20 luglio e quindi il 6 agosto. Rimase poi di stazione a Napoli fino a settembre, adibito al servizio di vigilanza diurna nel golfo.

Il 1° giugno 1862 passò al comando del L.T.V. Paolo Orenco, di stazione ad Ancona.

Il 3 febbraio 1862 si recò a Manfredonia per imbarcarvi truppe, tornando il 6 ad Ancona, che lasciò il 1° aprile diretto a Costantinopoli, ove dette fondo il 18, dopo aver fatto scalo il 2 a Manfredonia, a Bari dal 3 al 6, a Corfù, al Pireo e a Smirne. Il 26 settembre si recò alle isole Prinkipo, tornando a Buyukderé il 5 ottobre.

Il 7 ottobre parti da Costantinopoli diretto a Galatz e a Sulina, tornò il 13 a Galatz per fare ritorno a Costantinopoli il 18, proseguì quindi il 19 per Smirne, ove rimase di stazione dal 21 ottobre al 4 novembre. Tornato a Costantinopoli il 7, parti il 21 nuovamente per Smirne, dal 23 al 24, Beirut e Rodi il 26, di nuovo a Smirne dal 10 al 17, rientrando il 21 a Costantinopoli.

Vi rimase di stazione fino al 21 maggio 1864, per recarsi ad Alessandria Egitto il 24, a Rodi il 27, tornando ad Alessandria, che lasciò per rientrare a Napoli il 26 giugno 1864, disarmando.

Tornato in armamento il 1° ottobre 1864, al comando del L.T.V. Orazio Sanminiatielli, parti da Napoli il 23 ottobre a rimorchio della "Maria Adelaide" e poi con mezzi propri, diretto a La Spezia, ove ancorò il 2 novembre. Il 21 dicembre si recò a Genova per imbarcare il Ministro della Marina diretto a La Spezia, rientrando a Genova il 29. Partito il 20 gennaio 1865 per La Spezia, proseguì per Napoli il 30 e quindi per Siracusa. Rientrato a Napoli il 9 febbraio, fu posto in disarmo dal 17 febbraio.

Riarmato il 1° marzo 1865, al comando del L.T.V. Cristoforo Manolesso, il 7 si trasferì a Castellammare di Stabia, che lasciò l'11 per Palermo. Causa maltempo rientrò a Castellammare, da dove riparti il 18, dando fondo il 19 a Palermo, proseguendo il 22 per Trapani, ove il 25 marzo prestò soccorso a un piroscafo svedese, che, carico di zolfo, aveva preso fuoco. Partito il 26 marzo per Tunisi, fu costretto a rientrare in porto per avaria in macchina: ripartito il 6 aprile, arrivò l'8 a Tunisi, ove sostò fino al 26, per fare ritorno a Cagliari il giorno seguente. Lasciata Cagliari il 1° maggio, dette nuovamente fondo a Tunisi il 2, sostandovi fino al 9, per essere a Palermo il 10 e a Napoli il 13, disarmando il 15.

Tornato in armamento il 20 settembre 1865, al comando del L.T.V. Giuseppe Lovera di Maria, parti il 25 per Messina, che lasciò il 7 ottobre per fare ritorno a Napoli. Partito il 10 alla volta di Messina, vi sostò fino al 6 novembre, si recò quindi a Catania fino al 9, nelle isole Eolie, di ritorno a Messina dall'11 al 26, proseguì per Livorno dal 27 al 4 dicembre, tornò a Messina il 7 a Siracusa dall'8 al 13 e infine fece ritorno a Messina, sostandovi fino al 5 gennaio 1866. Dopo essersi recato nuovamente a Lipari e a Milazzo, lasciò Messina il 7 gennaio diretto a Patti, Reggio e Livorno, rientrando a Reggio il 29 e

infine a Palermo. Vi sostò fino al 3 marzo, tornando a Messina dal 4 marzo al 1° aprile: imbarcata truppa a Reggio la sbarcò a Livorno il 4 aprile, tornando a Messina dal 9 al 29. Imbarcati 13 ufficiali e 379 uomini di truppa li trasportò a Genova il 2 maggio, partendo il 4 per Portoferraio, Pianosa, Livorno; giunse a Messina il 10, a Milazzo e Siracusa l'11. Imbarcate altre truppe, sostò a Messina il 12, a Milazzo, a Baia per maltempo fino al 16, sbarcando le truppe a Genova il 17 maggio e passando al comando del L.T.V. Nicola Cafaro.

Trasferitosi a Napoli il 21 maggio, partì il 10 giugno 1866 in servizio di vigilanza foranea nelle isole Pontine e lungo le coste laziali, con base a Gaeta, fino al 16 luglio. Tornato a Napoli, vi imbarcò elementi di fanteria di Marina per Livorno il 17 e Genova il 18. Partito il 2 agosto, rimorchiò l'“Euridice” a La Spezia, tornando a Genova, che lasciò nuovamente il 21 per La Spezia, ove sostò fino al 21. Rientrato a Genova, l'8 settembre rimorchiò il “Valoroso” a La Spezia, quindi il 21 il “Daino”, il 29 la “Des Geneys” e infine il 1° novembre la “Curtatone”.

Il 13 novembre 1866 lasciò Genova per imbarcare galeotti a La Spezia, trasportandoli a Portoferraio e a Portolongone.

Tornato a Genova il 23, si recò alla Capraia, vi imbarcò 200 detenuti per il Varignano, facendo ritorno il 1° dicembre a Genova, ove l'11 di quel mese inviò una sua comandata a terra per l'incendio scoppiato sul clipper a elica “Clementina”.

Il 18 dicembre 1866 lasciò Genova, destinato al servizio di vigilanza foranea lungo le coste laziali e nelle acque delle isole Pontine, con base a Gaeta, fino al 1° febbraio 1867.

Rientrato a Napoli, disarmò il 2 febbraio. Tornato in armamento il 20 novembre 1867, fu destinato a Messina, che lasciò il 21 giugno 1868 per Palermo, Milazzo, le isole Eolie, facendo ritorno a Messina il 30 agosto 1868.

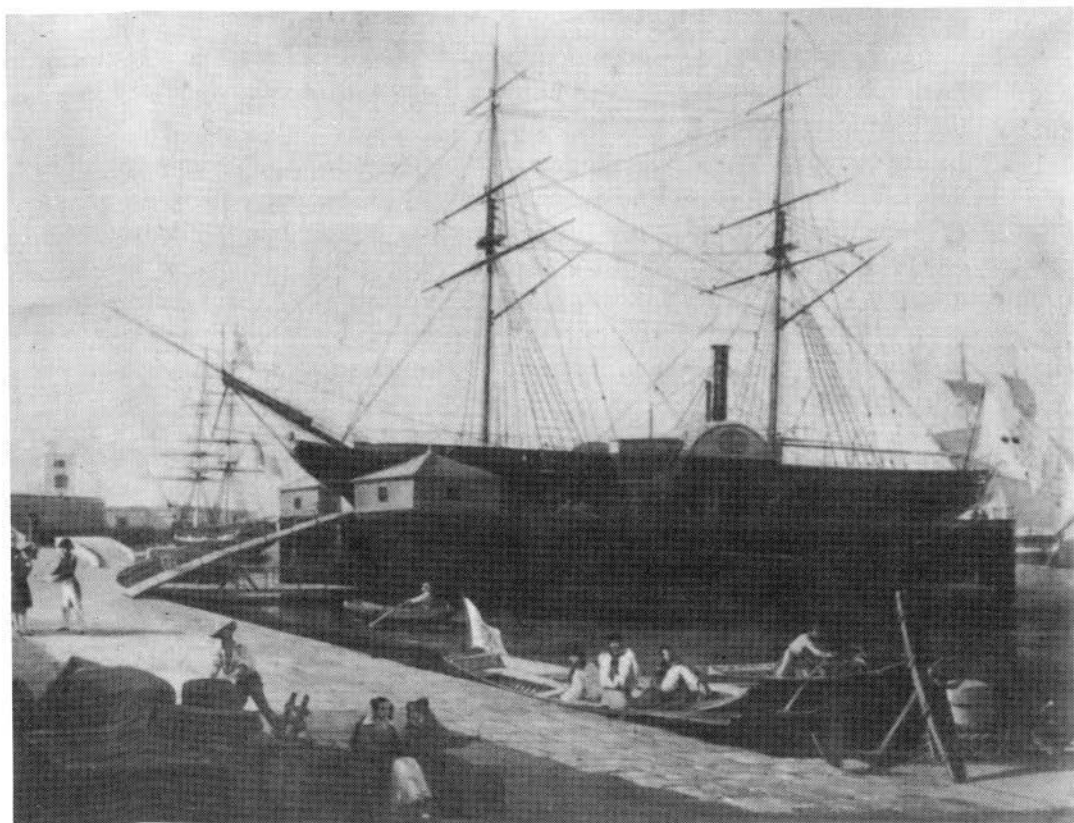
Passato al comando del L.T.V. Carlo Turi, il 21 marzo 1869 fu inviato in Adriatico per rilievi geodetici. Il 9 maggio dette fondo a Lissa, fino al 20, proseguendo per Pelagosa, le isole Tremiti e Manfredonia, ove sostò dal 23 maggio al 6 agosto, tornando a Pelagosa, Lagosta e Lissa fino al 13, a Brindisi il 14, a Messina il 16, fino al 1° ottobre, quindi a Palermo fino al 1° novembre. Tornato a Messina, il 25 novembre fu investito dal bark “Immacolata Concezione”, che provocò danni al tamburo della ruota di dritta. Durante la sosta a Messina, il 28 no-

vembre 1869 rese gli onori all'imperatrice Eugenia, proveniente da Port Said col suo yacht "Aigle", dopo aver partecipato ai festeggiamenti per l'inaugurazione del Canale di Suez.

Il 31 gennaio 1870 accompagnò il Prefetto di Messina a Lipari e il 10 aprile trasportò truppe a Palermo, in occasione dei disordini scoppiati in quella città.

In armamento a Napoli dal 15 dicembre 1873, al comando del L.T.V. Francesco Ramaroni, partì il 15 gennaio 1874 per Portoferraio e Tolone, ove imbarcò cavo sottomarino. Partito da Tolone il 6 febbraio, fu costretto rientrarvi per avarie in macchina. Ripartito l'8, sostò a Bonifacio fino al 12, proseguendo per Porto Longo Sardo per la posa del cavo sottomarino fra la Sardegna e la Corsica. Tornato a Bonifacio il 14 si recò a Carloforte e il 16 ad Ajaccio fino al 22, recandosi nuovamente a Tolone per imbarcarvi altro cavo sottomarino. Partito il 2 marzo per Aiaccio e la Maddalena, fece ritorno a Napoli l'8 disarmando il 15 marzo 1874.

L'anno dopo fu radiato dai quadri del naviglio da guerra, col R.D. 31 marzo 1875, n. 2423.



La pirofregata "ARCHIMEDE" in bacino a Tolone
(Quadro a olio di ignoto nel Museo S. Martino)
foto Sovrintendenza Gallerie di Napoli

Pirofregata "ARCHIMEDE"

Varata a Castellammare di Stabia il 3 ottobre 1844

Dislocamento: 1306 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. $57,70 \times 10,40$

Un ponte di coperta

Due alberi a brigantino-goletta e bompresso

Macchina Maudslay & Field a bassa pressione, 300 cav.

Propulsione a ruote a pale fisse. Un fumaio

Armamento all'origine: I cannone a bomba Myllar da 117 libbre F.L.;

I cannone Myllar da 60 libbre F.L.;

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.;

IV cannoni da 12 libbre B.L. su affusto

Il 12 maggio 1845 lasciò Napoli di scorta alla pirofregata "Tancredi" sulla quale aveva preso imbarco il re Ferdinando II diretto a Messina e Siracusa, rientrando a Napoli il 21 maggio.

In armamento l'11 aprile 1847 al comando del T.V. Luigi Chrétien, passò allo sverno il 30 settembre 1847.

Il 14 gennaio 1848, al comando del C.F. Vaglieco, partì da Napoli con la squadra agli ordini del conte d'Aquila, inviata a Palermo con le truppe del Corpo di spedizione del Maresciallo de Sauget per reprimere i moti rivoluzionari scoppiati in Sicilia. Dopo la rotta dei Quattroventi, il 30 gennaio reimbarcò una parte delle truppe, trasportandole a Napoli il 31. Il 14 aprile lasciò Napoli con un battaglione del 10° fanteria di linea per Ancona.

Il 27 giugno 1848 protesse dal mare l'azione delle truppe della colonna Nunziante, sbarcate nella Calabria citeriore. Nella notte sul 30 agosto lasciò nuovamente Napoli con la squadra agli ordini del Brigadiere Pierluigi Cavalcanti e il convoglio che trasportava in Sicilia le truppe del Corpo di spedizione del Generale Carlo Filangieri, rientrando a Napoli il 20 settembre, per recarsi di nuovo in Sicilia il 31 marzo dell'anno seguente, con le truppe del secondo Corpo di spedizione.

In armamento l'11 giugno 1850 al comando del C.F. Luigi Chrétien il 15 giugno imbarcò a Napoli il 4° battaglione Cacciatori per Taranto, Pescara, Termoli e Bari.

Tornata a Taranto imbarcò il 7° battaglione per Catania e Messina da dove col 10° reggimento fanteria di linea si recò a

Palermo. Trasportato il 4° fanteria di linea a Reggio Calabria e Paola, rientrò a Palermo, da dove fece ritorno a Napoli col 1° fanteria di linea. Dal 15 settembre 1850 fu di stazione a Palermo, in sostituzione del "Guiscardo", comandata dal T.V. Ferdinando Cafiero.

In armamento l'11 marzo 1851 al comando del C.F. Domenico Ferro, il 15 maggio fu inviata «per accomodi» a Castellammare di Stabia.

Il 30 dicembre 1854, essendo di stazione a Palermo, rimorchiò in salvo il brick di bandiera nord americana "Golden Rule" comandato dal cap. Nickerson, che, a causa del maltempo, arava sulle ancore e stava perdendosi sulle scogliere dell'avamposto.

Al comandante C.F. Gonzales fu assegnata una medaglia d'oro al merito dal Congresso di Washington.

Il 27 maggio 1855 trasportò da Napoli a Palermo il nuovo luogotenente Generale del Re in Sicilia D. Paolo Ruffo principe di Castelcicala.

Il 20 aprile 1857 passò al comando del C.F. Girolamo Vergara e il 14 aprile 1860 del C.F. Carlo Flores. Il 12 maggio sbarcò un contingente di truppe a Trapani, tornando a Castellammare del Golfo il 13, proseguendo per Girgenti il 14 e Sciacca il 16.

Il 18 giugno 1860 fu investita dal vapore "Amalfi" all'uscita dal porto di Messina, riportando lievi danni. A metà luglio 1860, fu inviata in servizio di vigilanza nelle acque della Sicilia nord orientale e il 21 agosto fece fuoco contro Torre Faro, catturando una quindicina di barche cariche di volontari garibaldini, che tentavano di attraversare lo Stretto, consegnandole nella Cittadella di Messina, ancora in possesso dei borbonici. Il 19 agosto 1860, al comando del C.F. Francesco Beneventano fu inviata a Reggio Calabria con un contingente di truppe di rinforzo alla guarnigione.

Il 7 settembre 1860, essendo in porto a Napoli, non obbedì agli ordini del re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregata alla squadra sarda del C.A. Carlo Pellion di Persano.

Il 26 settembre imbarcò 2 ufficiali e 30 uomini del Corpo Volontari del Vesuvio e li trasportò a Ponza, passando il 3 ottobre al comando del C.F. Antonio Imbert.

Il 20 ottobre, al comando del C.F. Francesco Vicuna, fu inviata davanti a Mondragone per fingere uno sbarco di truppe

sulla costa e dal 10 novembre venne adibita al trasporto nelle isole Pontine dei prigionieri e sbandati dell'esercito borbonico.

Il 7 gennaio 1861 trasportò da Genova a Mola di Gaeta un battaglione di fanteria dell'esercito piemontese. Il 17 marzo 1861 fu iscritta nel naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata fregata di 2° rango a ruote, armata con II cannoni da 40 libbre F.R. e IV cannoni da 40 libbre F.L.

Passata il 5 dicembre 1862 al comando del C.F. Francesco Baldisserotto, il 1° gennaio 1863 partì da Ancona per Manfredonia e Bari, ove imbarcò reclute, tornando ad Ancona il 6, rimorchiò quindi il "Calatafimi" da Bari a Manfredonia, si recò alle isole Tremiti, facendo ritorno ad Ancona il 4 marzo, per partire il 5 con altre truppe per Manfredonia e Pescara. Dopo essere rientrata il 9 ad Ancona, partì il 29 marzo per Corfù e Butrinto, facendo ritorno il 6 aprile ad Ancona, che lasciò il 15 aprile per Girgenti, Siracusa e Patrasso. Vi sostò fino al 9 maggio, diresse quindi per Messina, Napoli il 12 maggio e Genova. Il 1° giugno si trasferì a Siracusa in servizio di vigilanza per la pesca del corallo fino al 7 agosto. Dopo aver fatto sosta a Girgenti, Catania e Messina, tornò a Napoli il 13 agosto. Vi rimase inattiva fino al 6 dicembre, si recò nuovamente a Messina e infine fece ritorno a Napoli, disarmando.

In armamento l'11 maggio 1863, cooperò al disincaglio della "Garibaldi" in secca ad Ugento, presso Brindisi, tornando a Napoli il 24 luglio sempre al comando del C.F. Francesco Baldisserotto.

In armamento il 10 maggio 1864, al comando del C.F. Luigi Bertelli, fu inviata di stazione a Tunisi fino al 1° giugno e dopo una breve sosta a Sfax e a Trapani fino al 4, rientrò a Napoli l'8 giugno, disarmando il 12 agosto 1864.

Passata al comando del C.F. Gustavo Malaussena dal 10 luglio 1866, il 19 andò a carbonare a Malta, rientrando di base a Taranto, che lasciò il 18 settembre con truppe per Palermo, ove sostò fino al 21.

Il 24 dicembre 1868 passò al comando del C.F. Orazio Persichetti il 30 gennaio 1869 a quello del C.F. Pietro Carcano e il 13 maggio del C.F. Raffaele Noce.

Stazionaria a Palermo dal febbraio 1875, comandata dal C.F. Augusto Conti, ai primi di ottobre fu messa a disposizione dei partecipanti al Congresso degli Scienziati, che accompagnò da Palermo a Trapani, Agrigento, Siracusa, Catania, Taormina,

sbarcandoli a Napoli, ove poi restò in disarmo fino al 1879.

Riarmata a maggio 1879, al comando del C.F. Raffaele Carabbia, armata con I cannone da 120 libbre F.R.C. e IV da 20 libbre F.R., fu destinata di stazione nell'America meridionale. Partita da Napoli il 30 giugno 1879, fece scalo a Gibilterra dal 6 al 10 luglio, proseguì a vela col favore degli alisei per S. Vincenzo di Capo Verde, ove dette fondo il 20 luglio, attraversò quindi l'Atlantico quasi sempre a vela, atterrando sulle coste del Brasile a circa 120 miglia da Pernambuco.

Rimasta senza carbone, fermò a Bahia dal 9 al 15 agosto per dare fondo a Rio de Janeiro il 19 agosto, ove si incontrò con la "Garibaldi". Dopo aver eseguito alcune riparazioni all'apparato motore, partì da Rio de Janeiro il 1° settembre e dopo aver poggiato a Flores per forza di tempo, arrivò a Montevideo l'8 settembre, avendo percorso 6.956 miglia, di cui 1.967 con la sola macchina, 1.246 con le sole vele e 3.743 con macchina e vela.

Eseguiti altri lavori in macchina, lasciò Montevideo il 10 novembre 1879 per una missione lungo il fiume Paranà, sostando a Colonia, alle isole Hornos, a Martin Garcia, a San Pedro, per dare fondo a Rosario il 20 novembre.

Ridiscese quindi il fiume, fermandosi a San Nicolas, San Pedro, a Campana sul Rio Las Palmas e infine il 14 dicembre rientrò a Montevideo.

Scoppiata la guerra fra il Cile e il Perù, alleato con la Bolivia, ebbe ordine di trasferirsi nel Pacifico. Partita da Montevideo il 31 marzo 1880, entrò nello Stretto di Magellano il 7 aprile, ancorando nella baia Possession a Gregory e sostando quindi a Punta Arenas per rifornirsi di carbone. Proseguì il 18 aprile per S. Nicolas, Puerto Angusto dal 20 al 21 aprile, Columbine il 22 e il 23, Mayne il 24, Puerto Bueno il 25, Molineaux il 26, Port Grappler il 27 e 28, Condor il 29, uscendo nel Pacifico nel Golfo Peñas. Navigando a vela sostò a Puerto Corral dal 3 all'11 maggio, a Coronel dal 12 al 22 per carbonarvi e infine arrivò a Valparaiso il 24 maggio 1880.

Si trattenne in quel porto fino al 2 giugno, proseguì quindi per Iquique sostandovi dal 7 al 9 giugno, Arica dal 10 al 14, ancorando a Callao il 21 giugno 1880. Rimase di stazione nelle acque del Perù fino al novembre 1881, con frequenti spostamenti da Callao ad Ancon, Chimbote e Huasco, per trasportarvi profughi e viveri.

Lasciò Callao a novembre 1881, diretta a Panama, ove dovevano imbarcare il nuovo comandante C.F. Giovanni Cafaro duca di Riardo e il cambio dell'equipaggio, giunti a Colòn col "Città di Genova".

Il 26 dicembre 1881 partì da Panama e dopo aver fatto scalo a Paita, Truxillo, Chimbote e Huaco, tornò a Callao il 10 gennaio 1882. Il 14 si recò a Tambo de Mora e Pico, rientrando a Callao il 25 gennaio. Rimase di stazione nelle acque cilene durante il resto del 1882 fino alla metà del 1883, recandosi nuovamente dal 31 luglio al 3 agosto 1882 a Tambo de Mora e nel marzo del 1883 a Guayaquil, nell'Equador.

Disarmata nell'agosto 1883 a Callao, dato lo stato di usura dello scafo e della macchina, tali da non rendere conveniente il rimpatrio della nave, ammainò la bandiera nazionale il 30 novembre 1883 e fu venduta a dicembre dello stesso anno ai fratelli Barabino & C. di Callao, col ricavato di £ 172.320. Lo S.M. e l'equipaggio, trasportati a Panama dalla "Vettor Pisani", raggiunsero via terra Colòn e da qui partirono l'8 marzo 1881 col "Conte di Cavour" per La Spezia, che raggiunsero il 26 aprile 1884.

Goletta a vapore "ARGONAUTA"

Varata a Pitcher North (Inghilterra) nel 1843

Dislocamento: ? - Portata: 154 tonn. di registro nette

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre con bompresso

Macchina Boulton & Watt 40 cav.

Propulsione a ruote articolate. - Un fumaiolo

Armamento (1849) IV cannoni da 4 libbre B.L. su affusto

Consegnata a Napoli ai primi del 1844 prestò servizio doganale in Sicilia per conto dell'Amministrazione delle Finanze fino al 5 maggio 1846, allorché in esecuzione all'Ordinanza Ministeriale del 3 maggio 1846, n. 752, venne data in gestione all'«Amministrazione Generale delle Poste e dei Procacci», prestando servizio postale di Stato fra Napoli e la Sicilia al comando del 1° Pilota Luigi Visco e poi del 1° Pilota Prospero Cacace.

Consegnata alla Real Marina il 29 gennaio 1847 ne fece parte fino al 1855, allorché venne disarmata e quindi venduta per demolizione a Errico Ciliberti di Castellammare di Stabia, al quale fu consegnata il 4 giugno 1859 (A.S.N. Intendenza Marina n. 1288 del giugno 1859).

Pirofregata "BORBONE" poi "GARIBALDI"

Varata il 18 gennaio 1860 a Castellammare di Stabia

Dislocamento: 3680 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. $67,90 \times 14,78$

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Macchina Maudslay & Field a cilindri orizzontali, 450 cav.

Quattro caldaie tubolari, un fumaiolo abbattibile

Propulsione a elica

Armamento all'origine: VIII cannoni da 160 libbre F.R.C.

XII cannoni da 72 libbre F.L.

XXVI cannoni da 68 libbre F.L.

IV cannoni da 80 libbre B.L. su affusto

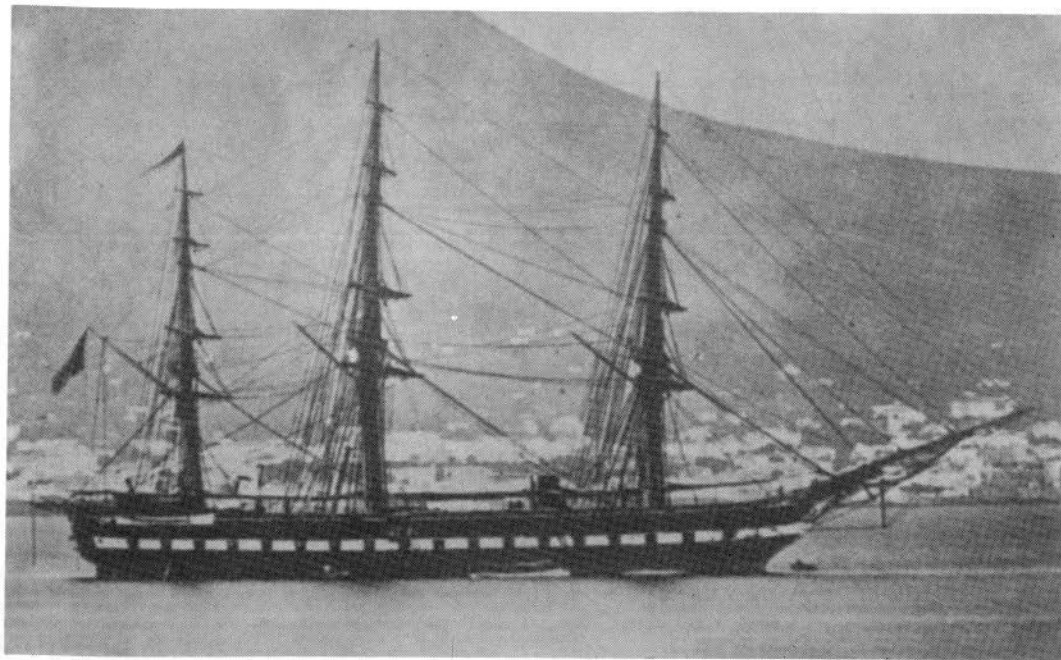
Equipaggio: 1 C.V. al comando, 1 C.F., 5 T.V., 4 A.V., 1 Contadore, 1 Cappellano, 2 Chirurghi, 2 Ufficiali cannonieri, 4 Piloti, 2 Ufficiali Real Marina, 17 Sottufficiali di mare, 6 Timonieri, 370 Marinai, 10 Sottufficiali cannonieri, 70 Cannonieri, 10 Sottufficiali Real Marina, 86 Soldati reggimento R.M., 5 Macchinisti, 5 Alunni macchinisti, 2 Maestri ascia, 3 Calafati, 2 Ferrari, 1 Bottaro, 2 Armieri, 3 Velieri, 1 Maestro razione, 2 Dispensieri, 2 Cuochi, 1 Fornaro, 1 Sonnotatore, 20 Domestici.

Impostata il 1° agosto 1857, il suo varo ebbe luogo in forma solenne alla presenza del re Francesco II e della regina Maria Sofia. Denominata "Borbone" con D.M. 15 aprile 1858, n. 982, il suo costo fu di £ 2.363.000.

La sua macchina fu imbarcata a Londra il 13 marzo 1860 sul vapore "Nicholas Wood" e arrivò a Castellammare il 16 marzo 1860.

Entrò in armamento il 10 luglio 1860, al comando del C.V. Napoleone Scrugli, sostituito il 6 agosto 1860 dal C.V. Carlo Flores.

Lasciata Napoli il 21 agosto 1860, diretta a Messina, durante una breve uscita nello Stretto il 23 agosto cannoneggiò alcune batterie garibaldine presso Punta Faro, rientrando a Salerno il 4 settembre e il 6 a Napoli.



La pirofregata "GARIBALDI" ex "BORBONE"

Chiesto il Flores lo sbarco, dichiarandosi ammalato, per non prestare giuramento di fedeltà al re Vittorio Emanuele II, ne assunse il comando ad interim il C.F. Ferdinando Acton, aggregata il 7 settembre 1860 alla squadra sarda del C.A. Carlo Pellion di Persano, ribattezzata "Garibaldi".

Passata l'8 settembre al comando del C.V. Carlo Alfonso Barone, il 17 dello stesso mese l'equipaggio tentò di portarla a Gaeta per consegnarla al Borbone; fu allora disarmata e riarmata il 20 settembre al comando del C.V. Giuseppe Piola con parte degli equipaggi dei trasporti "Franklin" e "Oregon". Inviata a Genova, l'8 ottobre imbarcò il V.A. Carlo di Persano, diretto a Napoli dopo una sua visita a Torino. Il 24 novembre ne assunse il comando il C.V. Edoardo d'Amico e fu inviata a Palermo, da dove rientrò a Napoli il 2 dicembre, proseguendo quindi per Genova, per rientrare nuovamente a Napoli il 22.

Il 2 gennaio 1861 si recò con la squadra nelle acque di Gaeta, ancorando fra Mola di Gaeta e il Castellone e partecipando alle azioni di fuoco del 22 gennaio e 5 febbraio contro le batterie di Ponente e dello Stendardo. Dopo la resa di Gaeta, avvenuta il 13 febbraio 1861, il 17 trasportò a Genova il Generale Cialdini, unendosi quindi di nuovo alla squadra il 26 febbraio nelle acque di Messina fino alla capitolazione di quella Cittadella, facendo ritorno a Genova il 26 marzo con prigionieri dell'esercito borbonico.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata pirofregata a elica di 2° rango, armata con I obice da 117 libbre F.L., X cannoni da 60 libbre F.R., XXIV obici da 30 libbre F.L. in batteria, II cannoni da 30 libbre F.L. e XVIII obici da 80 libbre F.L. in coperta. (A.S.N. G.U.B. 1861).

Passata al comando del C.V. Enrico di Brocchetti, il 1° maggio 1861 lasciò Napoli con 32 Ufficiali e 806 Bersaglieri, diretta a Palermo, da dove partì il 3 con 850 uomini delle brigate «Re» e «Savoia», che sbarcò il 4 a Gaeta, facendo ritorno a Napoli il mattino del 5.

Tornata a Gaeta il 10 giugno, dal 20 tentò il recupero del vapore "Etna" affondato durante il bombardamento del 22 gennaio 1861. Il 15 luglio riuscì a farlo emergere di qualche piede e a passare una catena attorno ai tamburi delle ruote. Lasciata Gaeta il 6 agosto, tornò a Napoli ove rimase inattiva sino all'11 febbraio 1862. Tornò allora a Gaeta rimorchiando il "Caracciolo", partendo il 12 per trasferirsi a vela a La Spezia fino al 16 marzo 1862 e quindi a Genova.

Il 25 marzo uscì da Genova col "Duca di Genova" per esercitazioni e manovre sotto vela, ancorando il 31 a La Spezia, che lasciò il 10 aprile per altre esercitazioni nel golfo, rientrando in porto il 17.

Partita il 21 marzo 1862 con la squadra di evoluzione del C.A. conte G.B. Albini e la flottiglia novizi e mozzi, il 23 mise alla panna al largo della Meloria per salutare alla voce il re Vittorio Emanuele II, che, imbarcato sulla "Maria Adelaide" e scortato dalla "Duca di Genova", passava in rivista la squadra. Continuò le evoluzioni e manovre a fuoco fino al 4 maggio, entrando in rada a Portoferraio il 5. Sbarcato il 12 il C.V. Enrico di Brocchetti, fu sostituito dal parigrado marchese Evaristo del Carretto. Partita da Portoferraio il 15 maggio alla volta della Maddalena, bordeggiò nelle Bocche di Bonifacio e il 20 dette fondo in rada al Palau fino al 26. Il 1° giugno 1862 ancorò a Cagliari con la "Vittorio Emanuele" e la flottiglia novizi e mozzi, partendo l'8 per il golfo Palmas, che lasciò il 26 con la "Maria Adelaide", sulla quale aveva preso imbarco il principe ereditario Umberto di Savoia Carignano.

Assieme alle altre unità della squadra e alla flottiglia diresse per Castellammare di Stabia, assistendo al varo dell'"Etna" il 18 luglio. Partita da Napoli il 25 col "Duca di Genova", il "Re Galantuomo", il "Vittorio Emanuele", l'"Italia" e la "San Giovanni", arrivò il 1° agosto a Palermo, ove si unì alla "Maria Adelaide". Partì da Palermo il 4 agosto, assieme alla cannoniera "Veloce" in servizio di vigilanza costiera: dopo aver bordeggiato al largo di Favignana e Levanzo, ancorò il 5 a Marsala, il 7 a Sciacca, il 9 a Girgenti, rientrando il 10 a Palermo, che lasciò nuovamente il 14 con l'"Ichnusa", il "Tripoli" e il "Malfatano", bordeggiando al largo di Marettimo, Favignana e Levanzo per fare ritorno a Palermo il 16.

Partita il 19 agosto 1862 con truppe per Messina, proseguì con la "Maria Adelaide", il "Duca di Genova", la "Vittorio Emanuele" e l'"Italia" fino a Taormina e Catania, in servizio di vigilanza per impedire lo sbarco di Garibaldi sul continente.

Tornata a Messina il 26 agosto 1862 partì il 28 con truppe per Paola, il 30 rientrò a Scilla, prese a rimorchio il piroscalo "Italia" di Rubattino con volontari garibaldini prigionieri e li trasportò a La Spezia, ancorando al Varignano il 3 settembre. Vi rimase fino al 15, si trasferì quindi a Genova, e salutata dalle salve della squadra russa, lasciò quel porto il 29 settembre con

le altre unità della squadra in evoluzione agli ordini del C.A. Albini, di scorta d'onore alla principessa Maria Pia, che sulla pirofregata "Bartolomeo Dias" si recava a Lisbona per andare in sposa al re Luigi I di Bragança.

Dopo una breve sosta dal 3 al 4 ottobre a Gibilterra per farvi carbone, arrivò a Lisbona il 6. Ultimati i festeggiamenti per le nozze della Principessa, il 20 ottobre uscì in Atlantico col "Duca di Genova" bordeggiando fra Capo da Roca e Capo Espichel, rientrando il 22 in rada a Lisbona, che lasciò il 6 novembre per Gibilterra e quindi La Spezia, ove dette fondo il 20 novembre 1862 proseguendo l'8 dicembre per Napoli e Castellammare di Stabia, ove dal 19 dicembre fu sottoposta a lavori, disarmando il 3 febbraio 1863.

Riarmata il 16 marzo, al comando del C.V. Guglielmo Acton, partì a vela il 28 marzo diretta a La Spezia, costretta a rientrare a Baia per forza di tempo. Ripartita il 31 marzo dette fondo a La Spezia il 4 aprile. Il 20 dello stesso mese, durante un'esercitazione, scoppiò il settimo pezzo di sinistra, provocando la morte di un cannoniere e 23 feriti. Partita il 2 maggio per Messina, vi ancorò il 4, proseguendo il giorno dopo per una crociera di vigilanza nello Jonio e nel Basso Adriatico. A Brindisi l'8 maggio, partì il 12 bordeggiando lungo le coste pugliesi e nel canale di Otranto fino al 19 maggio, dando fondo al largo di Manfredonia, da dove mise vela il 21 per Brindisi, standovi fino al 26 e quindi rientrò con le macchine a La Spezia il 28, proseguendo per Genova il 31 maggio.

Il 3 agosto 1863, al comando del C.V. Emilio Faà di Bruno, lasciò La Spezia con la "Maria Adelaide", il "Duca di Genova", l'"Italia" e la "Carlo Alberto", diretta a Cette, ove sostò fino al 16, proseguendo per Pula il 19 agosto e quindi il golfo Palmas. Qui la squadra, agli ordini del C.A. Provana del Sabbione, ebbe ordine di recarsi nuovamente a Lisbona per accompagnarvi il Principe ereditario e il Principe di Carignano, in occasione del battesimo del primogenito della regina Maria Pia, consorte del re Luigi I di Portogallo. Lasciato il golfo Palmas il 18 settembre 1863 per Palma Mallorca dal 25 al 27, proseguì con la sola "Regina" per Cartagena, raggiungendo il 28 settembre il resto della squadra a Gibilterra, ove carbonò fino al 7 ottobre. Recatasi a Tangeri, ancorò nel Tago, davanti a Lisbona, il 10 ottobre 1863: vi rimase fino al 20, caricò carbone a Gibilterra il 22 e il 23, sostò a Cagliari dal 28 al 30 ottobre e infine rientrò a Napoli il 1° novembre.

Trasferitasi a Baia il 4 novembre, tornò a Napoli il 13 per partecipare il 16 novembre alla rivista navale in onore del re

Vittorio Emanuele II. Il 9 dicembre partì per la Spezia e quindi il 26 febbraio 1864 per Genova, ove il 23 marzo fu immessa in bacino per il raddobbo e altri lavori di riparazione, uscendone il 5 aprile 1864. Il 16 aprile, al comando del C.V. Guglielmo Acton, tornò alla vela a La Spezia, proseguendo il 23 con l'“Etna” alla volta di Cagliari ove rimase alla fonda il 24 e il 25 aprile, dirigendo quindi per Tunisi, ove rimase di stazione dal 26 aprile al 2 maggio, a protezione dei connazionali ivi residenti, durante i disordini verificatesi in quella Reggenza.

Trasferitasi a Susa, vi rimase fino al 20 luglio, tornando poi a Tunisi che lasciò il 23 settembre con la squadra, diretta a Cagliari.

Rimastavi dal 27 settembre al 4 ottobre, proseguì per Palermo fino al 17 ottobre e infine arrivò a Napoli il 20, disarmando il 25 novembre 1864. Tornata in armamento ai primi di aprile 1866, al comando del C.V. Ruggiero Vitagliano, il 3 maggio venne aggregata alla squadra sussidiaria del V.A. Albini, armata con IV cannoni da 160 libbre F.R.C. in coperta, XVI cannoni da 200 libbre F.L., XII cannoni da 160 libbre F.L. in batteria. Lasciò Napoli il 13 giugno 1866 diretta a Taranto, ove dette fondo il 15. Partita il 21 arrivò il 25 ad Ancona, ove fu costretta a sostare per riparazioni alla macchina.

Il 18 luglio prese parte allo sbarco delle truppe a Porto Manego e il 20 luglio 1866 fu presente allo scontro con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, senza prendervi parte attiva.

Rientrata il 21 ad Ancona, il 19 settembre fu inviata a Palermo con la squadra del C.A. Augusto Riboty, in occasione dei moti sediziosi scoppiati in quella città. Tornata a Castellammare di Stabia passò in disarmo il 21 dicembre 1866.

Rimase inattiva, in cantiere, per quasi sei anni subendo radicali trasformazioni dal 1870: tolto il cassero, fu rasata al livello del trincarino la murata superiore, sostituendola con un'impavesata; vennero diminuite le dimensioni dell'alberatura per sistemare le doppie gabbie e il suo armamento fu ridotto a VIII cannoni da ... libbre F.R.C., IV da 8 libbre B.R. e IV da 75 libbre B.R., diminuendo l'equipaggio da 452 a 350 uomini.

Riarmata il 30 ottobre 1872, al comando del C.F. Andrea del Santo, con uno S.M. di 8 L.T.V., 3 S.T.V., 11 G.M., 2 Medici e 1 Commissario partì da Napoli il 16 novembre per un lungo viaggio di circumnavigazione, avendo a bordo col grado di

G.M. il principe Tomaso di Savoia Carignano duca di Genova. Bordeggiò per 8 giorni a vela e all'altezza di Capo de Gata proseguì con le macchine per Gibilterra ove restò alla fonda dal 27 novembre al 5 dicembre. Aiutata da venti favorevoli, attraversò a vela l'Atlantico in 33 giorni, arrivando l'8 gennaio 1873 a Rio de Janeiro. Vi restò fino al 16 gennaio e proseguì alla volta del Capo di Buona Speranza, passando al sud dell'isola di Trinidad, ove fu costretta a restare per quattro giorni alla cappa, avendo incontrato un violento fortunale. Raggiunse quindi il meridiano di Tristan d'Acunha e il 16 febbraio dette fondo nella Baia della Tavola, che lasciò il 27 diretta a Melbourne.

Si portò alla vela fino al 43° parallelo, risalendo poi al 40° per entrare il 24 aprile nello stretto di Bass, fra l'Australia e la Tasmania, dando fondo il 25 nella baia di Hobson a Melbourne.

Dopo una sosta di 18 giorni, partì il 25 maggio, passando a vela lo stretto di Bank nella notte del 16. Incontrato un forte vento da ponente nei giorni seguenti, che danneggiò le vele, imboccò a macchina il fiume Derwent e il 19 ancorò a Hobart, capitale della Tasmania, essendo la prima nave italiana che arrivava in quel porto.

Partita sotto vela da Hobart il 31 maggio per le isole Figi, trovò venti contrari che la costrinsero a navigare di bolina con mure diverse per quasi 20 giorni, portandosi prima al nord verso le isole Norfolk e poi a sud est al largo delle isole Three Kings, a ponente della Nuova Zelanda. Aiutata quindi da venti favorevoli in soli 8 giorni raggiunse Matuku, dandovi fondo il 31 maggio. Rifornitasi di acqua, mise nuovamente alla vela il 10 luglio diretta a Yokohama. Passata al largo dell'isola Randam, tagliò l'equatore il 23 luglio, attraversò l'arcipelago delle Caroline, prese i monsoni favorevoli di nord est e il 22 entrò nella corrente del Giappone, raggiungendo con la macchina Yokohama il 23 agosto.

Durante la sosta a Yokohama il Duca di Genova fu ricevuto dal Mikado, mentre ebbe gli onori di una squadra giapponese agli ordini del V.A. Ito.

Il 1° novembre 1873 lasciò Yokohama diretta alle isole Sandwich, con vento favorevole in poppa fino al 5, di bolina dal 6 all'8 e poi nuovamente in favore da maestrale, percorse quasi 3.000 miglia a una velocità che raggiunse i 13 nodi. Il 24 novembre avvistò l'isola O-hau e il 26 dette fondo nella rada di

Honolulu. Rifornitarsi di acqua e viveri lasciò Honolulu il giorno seguente, facendo rotta diretta per San Francisco.

Discese fino al 30° parallelo, risalendo poi verso nord est il 6 dicembre, per ancorare a San Francisco il 17, dopo 19 giorni di navigazione sempre a vela. Lasciata San Francisco il 14 gennaio 1874, percorse 120 miglia a vapore e quindi mise alla vela per Acapulco, ove dette fondo il 7 febbraio. Proseguì quindi il 12 per S. Josè de Guatemala, navigando sottocosta nel golfo di Tehuantepec per rilievi idrografici. Ancorò a San Josè il 21 febbraio, proseguì il 25 per il golfo di Fonseca, dandovi fondo il 1° marzo, trasferendosi quindi ad Ampala nell'Honduras, ove sostò dal 3 al 18 marzo e a Punta Arenas nella Costa Rica dal 22 marzo al 5 aprile, proseguendo poi a vela per Callao. Incontrati venti contrari, il 19 aprile alimentò la macchina fino al traverso del golfo di Guayaquil, continuando a vela fino a Callao, ove ancorò dopo 32 giorni di navigazione il 7 maggio 1874.

Rifornitarsi di altri viveri e acqua e ricambiata qualche vela lasciò Callao il 22 maggio per Valparaiso, ove dette fondo il 12 giugno, sostandovi fino al 18. Proseguì quindi per Montevideo, avvistando l'isola di Juan Fernandez e quindi quella di Mas a Fuera, passando il 12 luglio a sud di Capo Horn. Diresse allora a levante delle isole Falkland e dopo 42 giorni di navigazione sempre a vela, ancorò il 31 luglio a Montevideo, ove trovò la "Guiscardo" e le cannoniere "Ardita" e "Veloce" che resero gli onori al Duca di Genova, il quale durante la sosta a Montevideo, si recò a Buenos Aires.

Lasciata Montevideo il 15 agosto con venti da libeccio, dopo il 38° parallelo diresse per nord est, passò l'equatore il 7 settembre e aiutata dagli alisei di nord est, guadagnò il 48° meridiano.

Qui nei giorni 26 e 27 settembre venne colta da un violento fortunale, durante il quale perse due lancia. Con venti da maestro raggiunse Capo San Vincenzo e servendosi della macchina raggiunse Tangeri il 9 ottobre, sostandovi fino al 13, per essere di ritorno a La Spezia il 22 ottobre, dopo 708 giorni di assenza, avendo percorso 55.875 miglia, delle quali 53.193 a vela. Col 1° novembre 1874 passò in disponibilità e quindi venne disarmata sino al 1877.

Tornata in armamento il 1° giugno 1877, declassata a corvetta, al comando del C.V. Augusto Conti, il 25 giugno si trasferì a Pozzuoli da dove partì il 26 diretta a Brindisi, ove dette fondo il 29 per farvi carbone. Lasciata Brindisi il 2 luglio a ve-

la per Ancona, vi giunse il 4, unendosi alla squadra permanente agli ordini del V.A. Enrico de Viry, diretta in levante a causa del conflitto russo-turco allora in atto. Partita il 17 da Ancona per Brindisi, vi sostò dal 20 al 22, proseguì a vela per Port Said dandovi fondo il 1° agosto.

Lasciata Port Said il 5 agosto, si recò a Jaffa, sostandovi dal 7 al 9; alla partenza da Jaffa, nel salpare l'ancora si verificò una grave avaria all'argano di dritta, che costrinse la nave a lasciare il porto soltanto il 10, alla volta di Beirut, ove rimase dal 12 al 15.

Partita da Beirut per Alessandria Egitto, vi dette fondo il 23, proseguendo il 31 agosto per Alessandretta, navigando con la macchina fino al 3 settembre. Dopo essersi fermata a Alessandretta dal 4 al 5 settembre, passando per lo stretto di Kios e Kara Burnu, dette fondo l'11 settembre in rada a Smirne, ove incontrò la squadra austriaca comandata dal C.A. Barry, imbarcato sulla "Custoza".

Dopo aver fatto carbone lasciò Smirne il 21, diretta a Salonicco, ove sostò dal 24 al 26, proseguendo per il Pireo. Ancorò per un giorno fuori Salamina e arrivò il 29 settembre al Pireo; ove rimase fino al 6 ottobre. Proseguì quindi per Metelino, ancorando il 12 in rada a Bessika fino al 20. Lasciata Suda diresse a vela per Messina, ancorandovi il 24 ottobre. Proseguì il 3 novembre per Augusta, ove rimase alla fonda dal 4 novembre all'11 dicembre, per lavori di riparazione alla carena, eseguiti dai palombari della "Roma".

Lasciata Augusta, tornò a Messina dal 13 al 19 dicembre e infine rientrò a Napoli, ove il 15 gennaio 1878 passò in disarmo per lavori.

Armata con VIII cannoni da 160 libbre F.R.C. in batteria, IV cannoni da 75 libbre B.R. e IV cannoni da 80 libbre B.R. su affusto da sbarco, tornò in armamento il 15 aprile 1879 al comando del C.V. Enrico Costantino Morin e il 27 maggio 1879 lasciò Napoli per un secondo viaggio di circumnavigazione, con un numeroso S.M. del quale facevano parte 1 C.F., 5 L.T.V., 5 S.T.V., 6 G.M., 2 Medici e 2 Commissari. Dopo aver sostato a Gibilterra dal 2 all'8 giugno per rifornirsi di acqua potabile, viveri, consumi e carbone, mise vela per l'Atlantico diretta a Rio de Janeiro. Aiutata dagli alisei favorevoli passò al largo delle isole del Capo Verde, alimentò la macchina nella zona delle calme equatoriali, passò l'equatore il 4 luglio, proseguì con le

vele e il 20 luglio 1879 dette fondo a Rio de Janeiro, ove eseguì alcune riparazioni in macchina e cambiò un pennone della maestra. Sostò a Rio de Janeiro fino al 9 settembre, proseguendo in parte a vela e in parte con la macchina per Montevideo ove ancorò il 16 settembre trattenendovisi fino al 2 ottobre 1879. Lasciata Montevideo, diresse a vela per lo Stretto di Magellano: avvistato il 12 il Capo delle Vergini dette fondo nell'ancoraggio di Spirito Santo dal 12 al 13 ottobre, di Possession Bay dal 13 al 15, per sostare a Punta Arenas dal 15 al 18, a Fortescue il 18 e il 19, a Playa Parda il 20, entrando nel Pacifico il 21, passando al largo di Capo Pillar. Il 31 ottobre 1879 ancorò a Coronel, ove si rifornì di carbone, proseguendo l'8 dopo aver recuperato un'ancora perduta nel salpare e il 10 novembre dette fondo a Valparaiso. Dato l'andamento delle operazioni belliche fra il Cile da una parte e il Perù e la Bolivia, alleati, dall'altra, lasciò Valparaiso il 23 novembre, dirigendo su Iquique, ove dette fondo il 29.

Essendo la città già occupata dai cileni, partì da Iquique il 1° dicembre per recarsi a Callao, ove con buon vento dette fondo il 6.

Secondo le istruzioni ricevute tramite l'Incaricato di affari a Lima, la nave si trattenne nelle acque peruviane per circa diciotto mesi, recandosi ad Ancòn dal 31 dicembre 1879 al 2 gennaio 1880, ad Arica dal 26 al 28 febbraio 1880, ove fu presente allo scontro fra l'"Huascar" e il "Manco Capac", nuovamente ad Arica dal 1° al 6 marzo, a Pacoche dal 7 al 13 marzo 1880, a Mollendo dal 14 al 16 marzo e a Pisco dal 17 al 18, per rientrare a Callao il 19 marzo, restando alla fonda a tre miglia dal porto, bloccato dalla squadra cilena.

Giunta a Callao anche l'"Archimede", il 7 luglio 1880 si recò a Chorillos per imbarcarvi profughi, poi a Chimbote fino all'11 luglio, a Huacho dal 20 al 22 luglio, per fare ritorno a Callao il 26. Il 17 dicembre 1880 si trasferì a Cerro Azul, il 10 a Tambo de Mora, il 20 a Pisco, dal 24 al 28 gennaio 1881 a Huacho, rientrando nello stesso giorno a Callao, ove sostò fino al 29 giugno 1881 spostandosi ancora tra Callao e Ancòn per trasportare da un porto all'altro nostri connazionali sbandati a causa della guerra.

Cessate le operazioni belliche, lasciò Callao il 29 giugno 1881, diretta a vela a San Francisco. Favorita nella prima parte del viaggio dagli alisei del sud, si portò molto a ponente per

incontrare quelli di nord est. Passato l'equatore in 119° di longitudine W continuò la navigazione a vela e soltanto il 29 agosto potè ancorare a San Francisco, ove rimase fino al 7 ottobre, avendo bisogno di rassetto, dopo la lunga permanenza nelle acque peruviane e i frequenti spostamenti nel corso di essa. Lasciata San Francisco, diresse a vela per il Giappone, passando fra le isole Haway e O-hau, per risalire al nord verso Yokohama. Durante il resto della navigazione, dal 18 al 26 novembre incontrò un violento uragano dal 1° quadrante, che la costrinse a serrare tutte le vele, meno la trinchettina, portata via dal vento assieme alle gabbie superiori. Dopo aver poggiato in fil di ruota, tornò alla cappa, sopportando altre gravi avarie all'alberatura, per riprendere la navigazione a vapore il 30 novembre, guadagnando il porto di Yokohama il 2 dicembre 1881 con gli alberi monchi.

Dopo aver effettuato le più urgenti riparazioni, lasciò Yokohama il 23 gennaio 1882, diretta a Hong Kong, per il canale di Formosa.

Si trattenne a Hong Kong dal 3 al 12 febbraio, dirigendo quindi per Singapore, che raggiunse il 25 febbraio, dopo un fortunoso atterraggio per forza di mare e di vento. Salpata da Singapore il 18 marzo, si fermò a Batavia dal 23 al 30 marzo, iniziando a vela la traversata dell'Oceano Indiano, durante la quale il 19 aprile fu colta da forte maltempo da nord est, che la costrinse prima alla cappa e poi a poggiare in fil di ruota fino al 3 maggio. Tornata in rotta il mattino dell'11 dette fondo a Mahè nelle Seychelles, ove non era mai approdata una nave italiana. Vi si trattenne fino al 30 maggio 1882 per il riassetto della nave e per provvedere ad urgenti riparazioni allo scafo, ove si erano verificate pericolose infiltrazioni d'acqua. Fermatasi ad Aden dal 7 al 16 giugno, vi perse un'ancora e impiegò tre giorni per recuperarla. Dopo una breve sosta ad Assab dal 17 al 23 giugno 1882, risalì il mar Rosso, dando fondo a Suez il 4 luglio. Qui trovò l'Egitto in piena rivolta e la partenza da Suez venne perciò ritardata. Nonostante il transito del canale di Suez fosse stato vietato per la supposta presenza di torpedini affondate e di ostruzioni da parte dei rivoltosi accampati lungo la riva, il comandante Morin volle tentare ugualmente il passaggio del canale. Imbarcate 135 persone che lasciavano l'Egitto, delle quali 24 di nazionalità austro-ungarica, partì da Suez il 10 luglio, seguita da due piroscafi della «Peninsular & Orient Line».

Pernottò ai Laghi Amari l'11 e il 12 sera ancorò felicemente a Port Said, ove rimase in attesa di ordini. Lasciata Port Said il 28 luglio 1882 diresse con la macchina per Messina, sostandovi il 7 agosto, per proseguire nello stesso giorno alla volta di Napoli, ove infine ancorò l'8 agosto 1882 dopo 39 mesi di assenza dall'Italia, durante i quali aveva percorso più di 42.000 miglia.

Passata in disarmo per le riparazioni e altri lavori di trasformazione, tornò in armamento a fine luglio 1884, al comando del C.F. Secondo Guglielminetti, destinata a La Spezia.

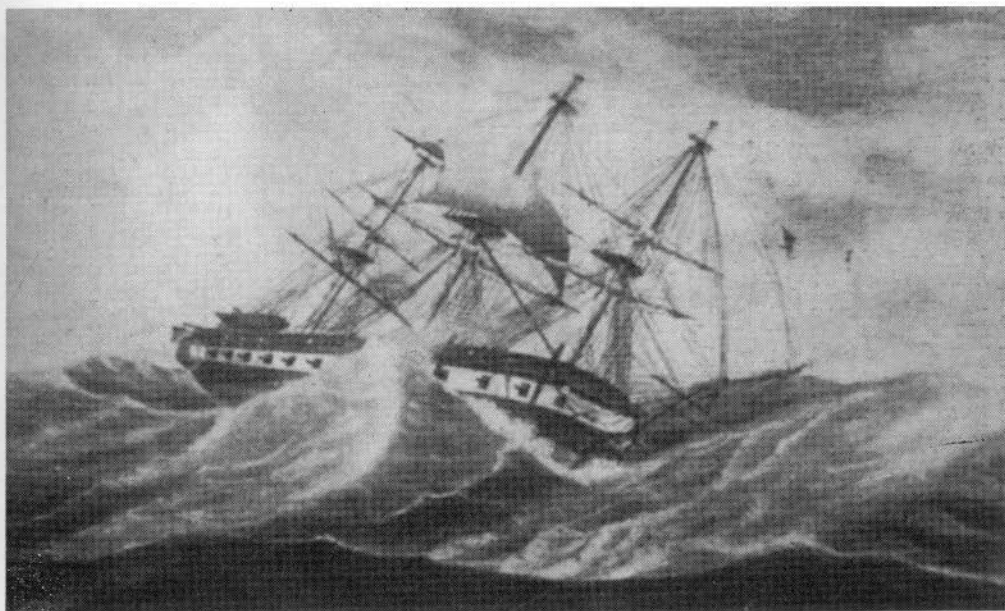
Al comando del C.V. Federico Bertone di Sambuy dal 14 dicembre 1884, fu aggregata alla forza navale del mar Rosso, arrivando a Massaua il 5 febbraio 1885. Il 24 dicembre 1885 passò al comando del C.V. Francesco Chigi e quindi dal 13 maggio 1886 del C.V. Secondo Guglielminetti, restò di stazione a Massaua quale sede del locale Comando Marittimi.

Al comando del C.V. Carlo Grillo e successivamente del C.F. Napoleone Coltelletti fino al 14 luglio 1889 e del C.F. Emanuele Giustini fino al 4 ottobre 1889, fu disarmata il 1° aprile 1893.

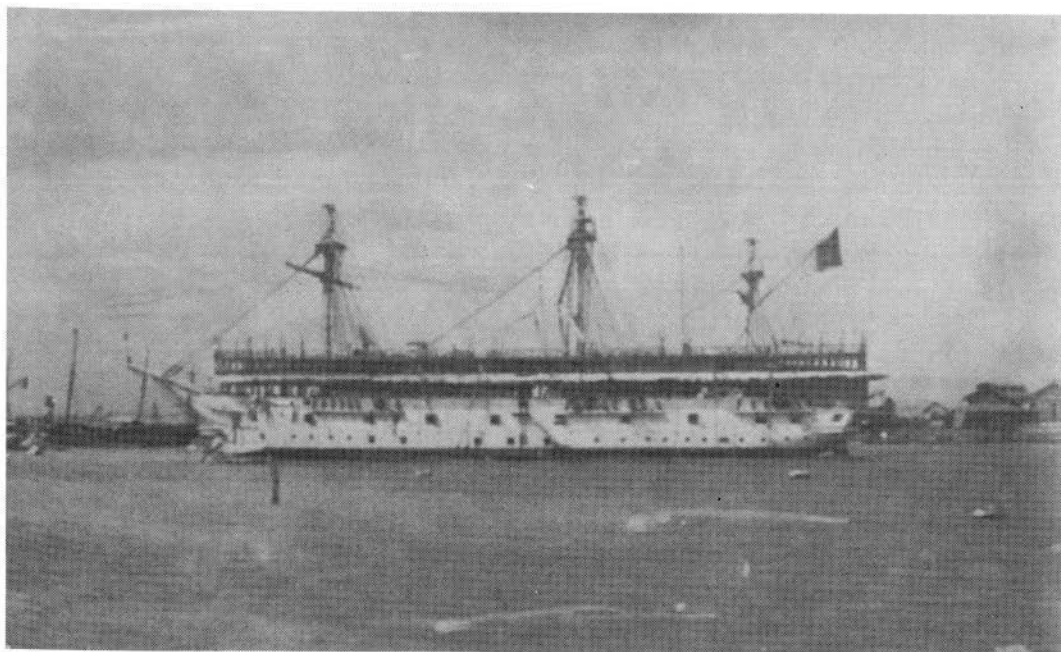
Col R.D. 6 agosto 1893 fu ribattezzata "Saati" e ceduta alla Amministrazione Coloniale dell'Eritrea dal 16 dicembre 1894.

Trasformata in nave ospedale, sbarcando l'armamento e l'attrezzatura velica, il ponte fu ricoperto con una sovrastruttura di protezione, adattando i locali interni con attrezzature ospedaliere.

Restò nelle acque di Massaua fino al 1899, allorché fu venduta per demolizione.



La "GARIBALDI" durante il fortunale del novembre 1881 nel Pacifico
(Quadro a olio di Paolo Rovere)



La "SAATI" ex "GARIBALDI" a Massaua (1895)

Pirofregata "CARLO III"

Varata a Castellammare di Stabia il 23 marzo 1846

Dislocamento: 1300 tonn.

Scafo in legno con carena ramata

Un ponte di coperta

Due alberi a brigantino goletta e bompresso

Macchina Maudslay & Field 300 cav.

Propulsione a ruote a pale fisse - Un fumaio

Armamento: I cannone da 117 libbre a bomba Myllar F.L.

I cannone da 60 libbre a bomba Myllar F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.

IV cannoni da 12 libbre B.L. su affusto da sbarco

Il 3 gennaio 1848 lasciò Napoli con truppe per Siracusa rientrando il 7. Il 27 aprile al comando del C.F. Onofrio Spasiano partì con la squadra agli ordini del Brigadiere Raffaele de Cosa, inviata in Adriatico per cooperare con la squadra sarda al blocco di Venezia e di Trieste. Il 15 maggio arrivò ad Ancona, proseguendo il 16 per Venezia, restandovi in rada davanti a Malamocco fino al 31. Si trasferì quindi al largo di Trieste, tornando il 7 agosto fuori Venezia, che lasciò il 13 giugno 1848 per Ordine del Sovrano.

Il 30 agosto 1848 lasciò nuovamente Napoli con la Divisione comandata dal Brigadiere Pierluigi Cavalcanti, di scorta al convoglio con le truppe del Generale Carlo Filangieri, inviate a Palermo per reprimervi i moti insurrezionali. Il 2 settembre protestò lo sbarco delle truppe a Contessa, nei pressi di Messina, partecipando il giorno 8 al blocco di quel porto.

Tornò nelle acque della Sicilia partendo da Napoli il 30 marzo 1849 con la squadra agli ordini dello stesso Cavalcanti e le truppe del secondo Corpo di spedizione del Generale Filangieri, restando nelle acque della Sicilia fino alla resa di Palermo.

Dal 1° maggio 1850 passò al comando del C.F. Giuseppe Mollo e dal 15 agosto del C.F. Napoleone Scrugli. Il 27 dicembre 1852, al comando del C.F. Giovanni Carbonelli, scortò da Napoli a Sapri la pirofregata "Fulminante" sulla quale aveva preso imbarco il re Ferdinando II.

Il 15 settembre 1856 ne assunse il comando il C.F. Leopoldo Fowls, in sostituzione del parigrado Giovanni Vacca.

A tarda sera del 4 gennaio 1857, mentre era in rada a Napoli, pronta a partire per Palermo carica di materiale esplosivo e polvere da sparo, improvvisamente prese fuoco e saltò in aria provocando la morte di 38 uomini dell'equipaggio: il T.V. Antonio Masseo, ufficiale al dettaglio, il G.M. Giuseppe Benedetti, il Cappellano Don Raffaele Petrillo, il 2° Pilota Eugenio Cafiero, il 3° Pilota, 14 Marinai, il Capo cannoniere, 1 Allievo Pilota, 9 Carbonai e Fuochisti, 5 Cannonieri, 1 Macchinista, 1 Velaio e 1 Alunno macchinista.

Avviso a ruote "DELFINO"

Varato a Castellammare di Stabia il 26 maggio 1843

Dislocamento: ? - Portata 121 tonn. di registro

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche con bompresso

Macchina a bassa pressione 30 cav.

Propulsione a ruote articolate

Armamento all'origine: IV cannoni da 4 libbre B.L.

Dopo aver effettuato le prove in mare il 3 giugno 1843, fu adibita al servizio particolare del re Ferdinando II e quindi gestita dall'«Amministrazione Generale delle Poste e dei Procacci» passò in servizio postale di Stato per la Sicilia, effettuando il primo viaggio il 9 agosto 1844 per Palermo.

Scoppiati i moti rivoluzionari in Sicilia, nel gennaio 1848 passò alla Real Marina da guerra. Il 10 agosto 1849 accompagnò il Re a Gaeta e il 4 settembre dello stesso anno scortò da Gaeta a Portici la pirofrégata "Tancredi", sulla quale aveva preso imbarco il pontefice Pio IX, che si era allontanato da Roma. Il 17 settembre lo trasportò da Portici a Napoli.

Armata il 10 giugno 1850 in servizio particolare del Re, al comando del T.V. Raffaele Criscuolo, tornò «allo sverno» il 1° dicembre.

Nel 1851 fu inviata «agli accomodi» a Castellammare di Stabia sostituendo le caldaie con altre nuove costruite nelle officine di Pietrarsa, riarmata il 10 marzo 1852. Il 31 luglio dello stesso anno fu il primo battello a vapore che entrò nel nuovo porto di Ischia, fatto ampliare dal re Ferdinando II.

Il 1° agosto 1858 passò in servizio postale di Stato per le isole Partenopee e Pontine, in sostituzione dell'"Antelope", al comando del 1° pilota Raffaele Astarita, tornando dal 18 ottobre a disposizione della Casa Reale. Il 6 settembre 1860, allorché Francesco II di Borbone lasciò Napoli, fu una delle poche navi da guerra rimaste fedeli al Sovrano, che accompagnò a Gaeta, al comando del T.V. Vincenzo Criscuolo, trasportandone i bagagli e quelli del suo seguito.

Durante l'assedio di Gaeta, nel febbraio 1861 fu inviata a Civitavecchia, ove risulta in disarmo il 29 giugno 1861.

Il 23 giugno 1863 era ancora in disarmo a Civitavecchia, in consegna al Capitano di quel porto. (A.S.N. Archivio Borbone, fascio 1336).

Pirofregata "ERCOLE"

Varata a Castellammare di Stabia il 21 ottobre 1843

Dislocamento: 1306 tonn.

Scafo in legno m. $59,08 \times 10,28$

Due ponti

Due alberi a brigantino-goletta e bompresso

Macchina Maudslay & Field 300 cav.

Quattro caldaie tubolari costruite nelle officine Guppy di Napoli

Propulsione a ruote tipo Morgan - Un fumaiolo

Armamento all'origine: I cannone da 117 libbre a bomba Myllar F.L.

I cannone da 60 libbre a bomba Myllar F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.

IV obici da 12 libbre B.L.

Equipaggio: 1 C.F. al comando, 1 T.V., 3 A.V., 1 Cappellano, 1 Chirurgo, 4 Piloti, 2 Ufficiali Real Marina, 2 Nostromi, 4 Guardiani, 4 Timonieri, 63 Marinai, 1 Contestabile, 5 Sottufficiali cannonieri, 22 Cannonieri, 18 Fuochisti e carbonai, 4 Sottufficiali Real Marina, 30 Soldati Real Marina, 2 Macchinisti, 3 Alunni macchinisti, 1 Maestro ascia, 1 Velaio, 1 Armarolo, 1 Maestro opera sottile, 1 Dispensiere, 1 Maestro razione, 1 Sonnotatore, 1 Cuoco, 11 Domestici

Sullo scalo ebbe il nome di "Gaeta" che poi venne mutato in "Ercole" all'atto del varo. In armamento il 28 maggio 1844, al comando del C.F. Giovanni Vacca, il 12 maggio 1845 lasciò Napoli di scorta alla pirofregata "Tancredi" sulla quale era imbarcato il re Ferdinando II diretto a Messina e Siracusa, rientrando a Napoli il 21 maggio.

Il 14 gennaio 1848 partì da Napoli con la squadra agli ordini del conte d'Aquila, inviata a Palermo con le truppe del Corpo di spedizione agli ordini del Maresciallo de Sauguet, inviate in Sicilia per reprimervi i moti insurrezionali. Dopo la rotta dei Quattroventi dal 29 al 30 gennaio imbarcò a Solanto le truppe regie sbandate facendo ritorno a Napoli il 31 gennaio 1848.

Tornò in Sicilia il 30 agosto 1848 di scorta al convoglio che trasportava le truppe del Corpo di spedizione comandato dal

Generale Carlo Filangieri e quindi nuovamente nell'anno seguente, lasciando Napoli il 30 marzo 1849 con la squadra agli ordini del Brigadiere Pierluigi Cavalcanti, di scorta al convoglio che trasportava in Sicilia le truppe del Corpo di spedizione.

Dopo essere stata inviata «agli accomodi» il 15 aprile 1850, entrò in armamento il 21 ottobre, agli ordini del C.F. Ferdinando Rodriguez, «in commissione particolare di S.M. il Re».

Il 23 ottobre 1852 scortò la pirofregata "Fulminante" che trasportava il Sovrano da Reggio a Messina e Catania e poi nuovamente a Messina, Reggio Calabria, Pizzo, Paola, tornando a Napoli il 30 ottobre 1852.

Il 1° gennaio 1855 passò al comando del C.F. Guglielmo Acton e il 17 aprile 1857 a quello del C.F. Napoleone Scrugli.

Nel gennaio 1859 andò in disarmo per lavori di riparazione alle macchine. Il 1° settembre partì da Napoli assieme alla pirofregata "Tasso" con tre brigantini a rimorchio per trasportare a Marsiglia 55 ufficiali e 669 uomini del disciolto reggimento Cacciatori svizzeri, tornando a Napoli il 10 settembre, per ripartire il 21, diretta a Taranto, ove imbarcò quattro compagnie del 12° fanteria di linea, che trasportò a Giulianova. Restò quindi in servizio di vigilanza foranea lungo le coste pugliesi e abruzzesi.

Il 25 dicembre 1859 fu inviata a Marsiglia, facendo ritorno a Napoli il 3 gennaio 1860. Il 19 dello stesso mese si recò con truppe a Palermo, partendo il 28 diretta a Taranto.

Il 5 aprile 1860, mentre era in perlustrazione lungo le coste della Sicilia settentrionale, cannoneggiò un gruppo di insorti sul litorale di Bagheria e il 18 dello stesso mese sbarcò al Mondello quattro compagnie del 4° fanteria di linea, trasportando poi il 18 a Carini altre due compagnie del 9° cacciatori.

Il 7 maggio si trasferì a Castellammare del Golfo col Generale Letizia, tornandovi il 12 maggio con truppe dell'8° Cacciatori e il 16 con elementi del 3° reggimento estero. Dopo aver effettuato servizio di vigilanza foranea lungo la costa settentrionale dell'isola, fra Capo San Vito e Messina, rientrò a Napoli il 18 maggio 1860.

Dal 27 al 28 maggio 1860, comandata dal C.F. Giuseppe Flores, essendo all'ancora nell'avamposto di Palermo, non appena vi entrò Garibaldi effettuò un indiscriminato bombardamento contro il centro della città, provocando la morte di varie persone.

Rientrata a Gaeta il 13 giugno, passò al comando del C.F. Francesco Beneventano e il 20 agosto, dopo lo sbarco dei Garibaldini sul continente, si unì alla "Tancredi" nel golfo di Gerace.

Tornata a Napoli, il 7 settembre 1860 non obbedì agli ordini del re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregata alla squadra sarda del C.A. Persano. Il 15 settembre si recò a Paola per imbarcarvi circa 600 volontari della divisione Medici e il 2 novembre al comando del T.V. Burone Lercari raggiunse la squadra al largo di Mola di Gaeta, trasportando a Genova il 10 un centinaio di prigionieri borbonici. Il 16 gennaio 1861 tornò a Mola di Gaeta con materiali e munizioni per la squadra, rientrando a Napoli il 18, con truppa.

Il 17 maggio 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata fregata di 2° rango a ruote, armata con II cannoni da 160 libbre F.R.C. e IV da 16 libbre F.L. In armamento dal 5 agosto 1861 prestò servizio di vigilanza nel golfo di Napoli da agosto a tutto settembre.

Riclassificata corvetta di 2° ordine a ruote col D.M. 14 giugno 1863 fu riarmata il 20 luglio 1864, al comando del C.F. Camillo Lampo, destinata di stazione nelle acque del Plata. Partita da Napoli il 27 agosto rimorchiando la cannoniera "Veloce", arrivò a Gibilterra il 10 settembre, sostandovi fino al 15, si fermò quindi a Santa Cruz de Tenerife dal 22 al 25 settembre per carbonarvi, attraversò l'Atlantico navigando quasi sempre a vela, tranne per pochi giorni dal 10 al 15 ottobre e il 23 ottobre 1864 dette fondo in rada a Pernambuco avendo sempre a rimorchio la "Veloce". Lasciata Pernambuco il 28 ottobre, proseguì con la macchina e poi a vela per Rio de Janeiro, sostandovi dall'8 al 19 novembre e infine ancorò in rada a Montevideo il 26 novembre 1864.

Nel dicembre 1864 effettuò il recupero del brigantino "Massena" affondato per via d'acqua nel canale esterno di Buenos Aires e dopo aver effettuato una breve missione sul Rio de la Plata dal 24 al 28 dicembre, rientrò a Montevideo. L'8 gennaio 1865 si trasferì a Buenos Aires, fino all'11 gennaio, passando il 26 marzo al comando del C.F. Orazio Persichetti, nuovamente a Buenos Aires dal 19 al 24 maggio, soccorrendo, durante la sosta, un piroscafo brasiliano investito sul Banco Inghès. Fu ancora a Buenos Aires dal 28 luglio al 4 agosto, dal 27 settembre al 14 ottobre, dal 30 ottobre al 2 novembre, dal 14 novembre al 2 dicembre e un'ultima volta fino al 18 gennaio 1866. Restò di stazione a Montevideo fino alla metà di agosto,

passando al comando del C.F. Alessandro Baio. Avuto l'ordine di trasferirsi nel Pacifico, lasciò Montevideo il 29 marzo 1866, ma, colta da un violento fortunale che provocò gravi danni alle sovrastrutture e all'alberatura, dirottò sotto vela per Port Stanley nelle isole Falkland, che raggiunse soltanto il 19 aprile. Durante la sosta in quel porto prestò soccorso al bark olandese "Oranje Nassau" in preda alle fiamme. Lasciate le Falkland il 30 aprile, entrò nello stretto di Magellano, ma il 7 maggio investì sul banco Orange. Disincagliatasi coi propri mezzi, a causa delle gravi avarie riportate al timone fu costretta a fare ritorno a Montevideo, recandosi poi a luglio a Rio de Janeiro, per essere immessa in bacino e riparata.

Tornata a Montevideo l'11 settembre 1866, il 12 febbraio 1867 prestò soccorso a Buenos Aires al bark inglese "Delta" incendiatosi.

Ricevuto l'ordine di rimpatriare, lasciò Montevideo il 12 agosto 1868, sostò a Rio de Janeiro fino al 15 agosto, raggiunse San Vincenzo di Capo Verde dopo trentasei giorni di navigazione a rimorchio della pirofregata "Regina" e fece ritorno a Napoli il 28 novembre 1868 disarmando il 5 dicembre.

Riarmata il 24 marzo 1869, al comando del C.F. Ruggiero Vitagliano Moccia, il 27 lasciò Napoli diretta a La Spezia, ove giunse il 29 e un mese dopo fu inviata a San Bartolomeo, per esservi disarmata il 19 maggio. Tornò in disponibilità il 1° novembre 1869, al Varignano e quindi in armamento il 10 novembre, al comando del C.F. Luigi Merlin.

Partita da La Spezia il 16 novembre diretta a Napoli e quindi a Baia, tornò a La Spezia dal 6 all'8 dicembre e quindi a Genova, da dove partì il 16 dicembre per Napoli, ove fu disarmata il 1° gennaio 1870.

Riarmata nel 1872, fu inviata di stazione a Palermo, al comando dello stesso C.F. Merlin. Effettuò altre missioni a Tunisi e Corfù ove il 17 giugno 1872 soccorse il piroscafo "Volta" investito nelle acque di quell'isola.

Lasciò Palermo a dicembre 1872 per Napoli, ove rimase in disponibilità, adibita quindi, dal febbraio 1873, al trasporto dei condannati al domicilio coatto a Lampedusa.

In armamento dal 1° dicembre 1874 quale nave ammiraglia del 1° Dipartimento, il 10 aprile 1875 passò in disarmo, per essere radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 31 marzo 1875, n. 2423.

Corvetta bombardiera "ETNA"

Varata a Castellammare di Stabia il 18 settembre 1830

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena foderata in rame

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento: I mortaio da 12 libbre F.L. prodiero

XII carronate da 12 libbre F.L. in coperta

Ne ebbe il primo comando il T.V. Antonio Cafiero.

In armamento fino all'ottobre 1831, effettuò vari viaggi per Palermo e Messina, al comando del C.F. Cacace.

Dopo un lungo periodo di disarmo, date le sue scarse qualità nautiche, fu venduta per demolizione nel maggio 1859 a Enrico Ciliberti di Castellammare di Stabia, al quale venne consegnata il 4 giugno 1859. (A.S.N. Sez. Marina Intendenza n. 1288, giugno 1859).

L'ARALDO

GIORNALE MILITARE POLITICO LETTERARIO

NAPOLI 15 NOVEMBRE

Ieri annunziammo il varo della nuova fregata Piroscalo avvenuto in Castellammare il giorno precedente, e ne promettavamo i particolari. Questi ci vengono gentilmente trasmessi dall' Ufficiale di Marina-navigante sig. Guglielmo Cardona, e noi tosto li pubblichiamo, perchè siano palesi all' Esercito non meno che al Real Corpo di Marina.

Merpoldi alle 7 1/2 a. m. movevano dal porto militare i Reali piroscali *Messaggero* e *Nettuno* per Castellammare, il primo facendo sventolare al trinchetto la bandiera di Vice-Ammiraglio portava sul suo bordo S. A. R. il Conte d'Aquila, presidente del Consiglio d'Ammiraglio, i signori Generali membri di quello, ed alquanti ufficiali superiori cui è compresa la direzione de' vari rami dell' Arsenal; sul secondo poi al resto degli ufficiali naviganti erano uniti il corpo dei Costruttori, gli ufficiali de' cannonieri, le Guardie marine, ed il Collegio degli aspiranti, che numeroso di eletta gioventù chiara mostra faceva del come è a cuore del Re N. S. lo sperare alla sua marina duratura l'onorevole missione di portarne glorioso il vessillo presso lo straniero che ne ammirava con lodi il successo.

Alle 8 1/2, S. A. P., giungeva al luogo d'ancoraggio, dove incontrato dalle lanze del Regio Cantiere, con quella amabilità che può dirsi nata nella Reale Sua Casa, scese nella lancia che conduceva il Generale Commendatore Jauch. Comandante del Cantiere, in uno a' Generali, e dopo poco prendeva terra sullo scalo che affollato d'ufficiali, maestri, sorgera una fregata piroscalo che fra poco dovea lanciarsi in mare.

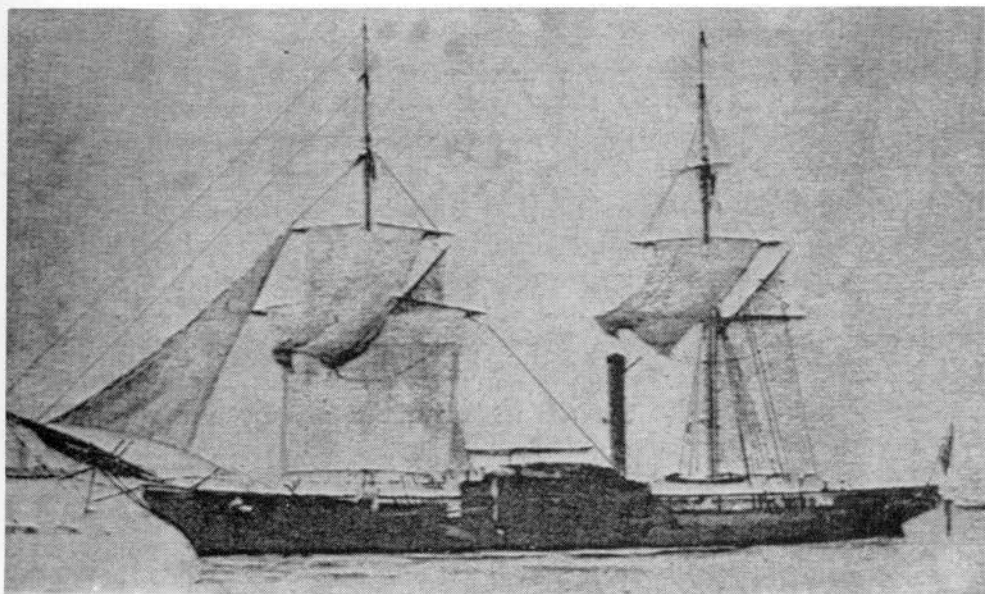
Nel cantiere fra doppia fila di milizia tutta la Maestranza e Marineria era al suo posto; e comunque il varo non fosse appunziato per l'ora mattinale, pure molti curiosi avevan preso posto, e fra questi alcuni forestieri di distinzione. La montagna che sorregge lo scalo gremita mostravasi di contadini che nel pittoresco costume de' loro abiti bel contrasto facevano col verde degli alberi.

Alle 10 fu celebrata la Santa Messa, e dopo con le solite cerimonie imposto venne il nome di *Ettore Fieramosca* al paviglio, che di patrio gesta gloriosi fatti la nostra storia ricorda. Terminata la comarvente cerimonia all'avviso della lodata Altezza Sua, il Colonnello direttore delle Costruzioni Comm. de Luca se tagliare le pinche, e dopo qualche minuto con l'aiuto degli ordinarii lavori pelere si aprì il varco il *Fieramosca* fra l'onde, e le mille voci di Viva il Re Viva il suo augusto germano Principe Luigi, che lo rappresentava.

La prefata Altezza Sua, testimoniata la sua piena compiacenza al Colonnello de Luca Costruttore del legno, al Generale Jauch, ed agli ufficiali tutti sì naviganti che costruttori, addetti in Castellammare non che a maestri, e marineria, si dette ad ispezionare diversi opifici del Regio Cantiere. Visitò il Monarca nuovo vascello che testè varato meritò le lodi di ufficiali esteri non avvezzi con a quelle, e rinnovati i suoi cortesi mezzi di benevolenza per coloro che sanno meritare la sua fiducia, si accommiatò, volgendo alla capitale, e lasciando di sé le chiare prove del suo Animo Reale.

Il *Fieramosca* è il quinto piroscalo fregata che sorte dal Regio Cantiere, ed il primo che avrà una macchina di 300 cavalli costruita nello stabilimento di Pietrarsa: macchina ammirata per l'esattezza delle sue parti, e che siamo sicuri saprà formare l'onore del Reale Opificio, e la ricompensa delle cure che l'Augusto Sovrano mette nel governarci, e ridurrei emuli delle prime potenze.

GUGLIELMO CARDONA.



La pirofregata "ETTORE FIERAMOSCA"

Pirofregata a ruote "ETTORE FIERAMOSCA"

Varata a Castellammare di Stabia il 13 novembre 1850

Dislocamento: 1410 tonn.

Scafo in legno m. 58,80 × 11,43

Due alberi a vele quadre e bompresso

Macchina a bassa pressione 300 cav. costruita officine Pietrarsa

Propulsione a ruote a pale fisse - Un fumaiolo

Armamento all'origine: I cannone da 117 libbre a bomba Myllar F.L.

I cannone da 60 libbre a bomba Myllar F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.

IV cannoni da 12 libbre B.L. su affusto (da sbarco)

Equipaggio: 1 C.F. al comando, 1 T.V., 3 A.V., 1 Cappellano, 1 Chirurgo, 1 Pratico di chirurgia, 4 Piloti, 1 Tenente cannoniere, 1 Alfiere Real Marina, 1 Nostromo, 4 Guardiani, 3 Timonieri, 1 Allievo pilota, 83 Marinai, 1 Contestabile, 6 Capi cannonieri, 22 Cannonieri, 4 Sottufficiali Real Marina, 30 Soldati Real Marina, 2 Macchinisti, 4 Alunni macchinisti, 1 Maestro ascia, 1 Calafato, 1 Maestro veliere, 1 Armiere, 1 Maestro razione, 1 Dispensiere, 1 Sonnatore, 1 Cuoco, 10 Domestici.

Il 15 settembre 1852 lasciò Napoli per accompagnare a Palermo il Duca di Modena. Il 23 ottobre 1852 fu di scorta alla pirofregata "Tancredi" che accompagnò re Ferdinando II da Reggio Calabria a Messina, Catania, nuovamente a Messina e quindi a Paola, Pizzo, rientrando a Napoli il 30 ottobre.

Il 28 giugno 1857, al comando del C.F. Carlo Longo, mentre era in porto a Gaeta, ebbe ordine di raggiungere la pirofregata "Tancredi" inviata ad intercettare il vapore di bandiera sarda "Cagliari" che, dopo aver sbarcato a Sapri Carlo Pisacane e i suoi trecento volontari, rientrava a Genova. Avvistatolo il 29 mattina nelle acque fra Ischia e Ponza, lo scortò a Napoli, mentre era stato preso a rimorchio dalla "Tancredi".

Il 17 gennaio 1859, al comando del C.F. Enrico di Brocchetti, partì da Napoli rimorchiando la pirocorvetta "Stromboli" diretta a Gibilterra, Algeçiras e Cadice con sessantasei liberali

condannati all'esilio negli Stati Uniti d'America, fra i quali Carlo Poerio, Silvio Spaventa e Luigi Settembrini. A Cadice, ove giunse il 26 gennaio, gli esiliati furono trasbordati sul bark di bandiera nord americana "David Stewart", comandato dal Cap. Samuel Prentiss, noleggiato per \$ 9.000 dal Governo delle Due Sicilie. Invece di trasportarli a New York, il Prentiss li sbarcò a Cork in Irlanda, il 6 marzo 1859.

Il 26 settembre 1859, al comando del C.F. Carlo Barone, fu inviata in servizio di vigilanza foranea in Adriatico, lungo le coste abruzzesi.

Dal 3 al 6 maggio 1860 fu a Tolone per lavori di raddobbo in bacino e il 16 dello stesso mese al comando del C.F. Giovanni Vacca trasportò da Gaeta a Palermo 34 Ufficiali e 803 uomini di fanteria di linea rientrando a Napoli col Luogotenente Generale del Re in Sicilia.

Nella notte sul 9 giugno 1860, al comando del C.F. Carlo Barone, assieme alla pirofregata "Fulminante" fermò nelle acque di Capo Corso il vapore sardo "Utile" e il bark nord americano "Charles & Jane" che trasportavano in Sicilia gli uomini della spedizione Medici. La "Fulminante" rimorchiò poi i due bastimenti catturati fino a Gaeta.

Il 26 luglio 1860, comandata dal C.F. Vincenzo Guillamat, imbarcò a Milazzo una parte delle truppe regie che avevano capitolato e le trasportò a Napoli. Poco dopo il passaggio dello Stretto da parte dei Garibaldini, il 20 agosto 1860, l'equipaggio si ammutinò per l'inattività della nave e chiuse nelle loro cabine il Guillamat e gli altri ufficiali che avevano seguito le direttive di non intervento contro Garibaldi. Non appena la nave rientrò a Napoli l'equipaggio fu sbarcato e rinchiuso nel Castel S. Elmo.

Alla sera del 6 settembre 1860, comandata dal C.F. Carlo Longo, incrociò nelle acque di Procida il "Messaggero" che trasportava a Gaeta il re Francesco II, fuggiasco da Napoli. Avuto l'ordine di invertire la rotta e di seguire il Sovrano, non obbedì e rientrò a Procida, da dove il 7 mattina proseguì per Napoli, aggregata alla squadra sarda presente in rada. Lasciata Napoli il 27 ottobre, al comando del C.F. Federico Martini, con la "Vittorio Emanuele" e la "Carlo Alberto", si recò prima davanti a Mondragone e poi dal 29 ottobre alle foci del Garigliano, ove il 1° e il 2 novembre protesse con la "Tancredi" la testa di ponte delle truppe sarde, cannoneggiando la riva destra

del fiume e facendo ritorno a Napoli il 6 novembre. Il 30 novembre tornò nelle acque di Gaeta con circa 900 uomini di truppa il 24 gennaio 1861, al comando dello stesso Martini, ancorò in rada a Gaeta per il blocco navale contro quella piazza forte, restandovi fino alla sua capitolazione. Dopo aver trasportato a Napoli distaccamenti di prigionieri borbonici, il 26 febbraio 1861 fu inviata a Messina con la squadra, restando nelle acque dello stretto fino al 14 marzo e rientrando a Napoli con prigionieri.

Dopo essere stata sottoposta a lavori di riparazione a Tolone, tornò a Napoli il 6 agosto 1861 col nuovo armamento di: IV cannoni da 160 libbre F.L., II cannoni da 160 libbre F.R.C. e II cannoni da 8 libbre B.L. su affusto, classificata corvetta a ruote di 2° rango ed entrando a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia.

Prestò servizio locale a Napoli e nell'ottobre del 1861 fu destinata ad Ancona, in servizio di vigilanza foranea.

Tornata a La Spezia il 6 febbraio 1862 passò al comando del C.F. Emilio Faà di Bruno. Aggregata alla squadra del Levante dal 1° febbraio 1863, lasciò Napoli il 15 febbraio, si recò a Corfù, a Patrasso e al Pireo, da dove partì il 7 marzo per Patrasso, Corfù, Zante e Brindisi, rientrando a Napoli il 19 maggio e a Genova il 21, per andare in disarmo. Il 18 aprile 1864 fu immessa in bacino a Genova, uscendone il 20. Riarmata il 6 aprile 1865, si trasferì a La Spezia il 6 novembre, tornando a Genova il 31 marzo 1866.

Comandata dal C.F. Baldisserotto dal 10 luglio 1866, si trasferì a Taranto, da dove proseguì per Ancona, dandovi fondo il 26. Partecipò alle azioni contro Porto San Giorgio e Porto Comisa nell'isola di Lissa, il 18 e il 19 luglio e fu presente allo scontro del 20 luglio 1866 con la squadra austriaca agli ordini del C.A. Tegetthoff, restando inattiva con la squadra sussidiaria del V.A. Albini. Il 21 luglio ancorò a Manfredonia e quindi rientrò a Taranto.

Il 4 dicembre 1867 soccorse il brigantino "Amalia" investito per maltempo sulle scogliere a ponente dell'avamposto di Ancona. Nel marzo 1868 accompagnò ad Alessandria d'Egitto il C.F. Bertelli incaricato di una missione esplorativa a Massaua, riportandolo poi a Napoli il 2 aprile. Il 7 ottobre 1869 lasciò Messina per Napoli, tornandovi il 15 rimorchiando un cavafondo e proseguendo per Palermo il 17. Il 1 aprile 1870 al coman-

do del C.F. Michele Carpi entrò a far parte della squadra del Mediterraneo agli ordini del C.A. Ulisse Isola e il 13 agosto prese a bordo Giuseppe Mazzini, trasportandolo a Gaeta.

Dal maggio al luglio 1871 fu a disposizione del Comando Militare di Palermo, in servizio di vigilanza costiera.

Destinata di stazione nell'America meridionale, lasciò Napoli il 1° giugno 1874, al comando del C.F. Giuseppe Ruggiero. Fece scalo a Gibilterra dall'8 all'11 giugno per rifornirsi di acqua, carbone e viveri, proseguì per San Vincenzo di Capo Verde dal 21 al 25 giugno, attraversò a vela l'Oceano Atlantico, con venti favorevoli fino alle isole Abrolhos e poi con forte maltempo, dando fondo il 20 luglio a Rio de Janeiro, ove sostò fino al 30, per ancorare a Montevideo il 3 agosto 1874. Sostò nelle acque del Plata fino al 22 dicembre 1874, recandosi per una missione sul Rio Paraná a Rosario, Fray Bentos e Concepción, ove ancorò il 12 gennaio 1875. Rientrata a Montevideo, tornò sul Paraná, a Rosario il 23 maggio 1875, dopo aver sostato a Martin Garcia, San Pedrò e S. Nicolas. Il 1° luglio 1875 il C.F. Ruggiero venne sostituito dal C.F. Enrico Accinni. Ai primi di luglio tornò per una terza volta sul Paraná, fino a San Pedro il 12 luglio e Rosario dal 15 al 30, facendo ritorno a Montevideo il 27 agosto.

Richiamata in Italia, lasciò Montevideo il 5 agosto 1877: fece scalo a Rio de Janeiro dal 13 al 22 agosto, a San Vincenzo del Capo Verde dal 20 al 23 settembre, a S. Cruz de Tenerife dal 26 al 30 settembre, a Gibilterra dal 5 al 7 ottobre, rientrando il 10 ottobre a Napoli, ove disarmò.

Nel 1878-79 fu sottoposta a radicali lavori di riattamento, durante i quali vennero sostituite le caldaie con quelle già installate sulla "Vettor Pisani" e ricevendo il nuovo armamento di II cannoni da 160 libbre F.R.C., II cannoni da 120 libbre F.R.C., I cannone da 75 libbre B.R. e I da 8 libbre B.L. su affusto da sbarco.

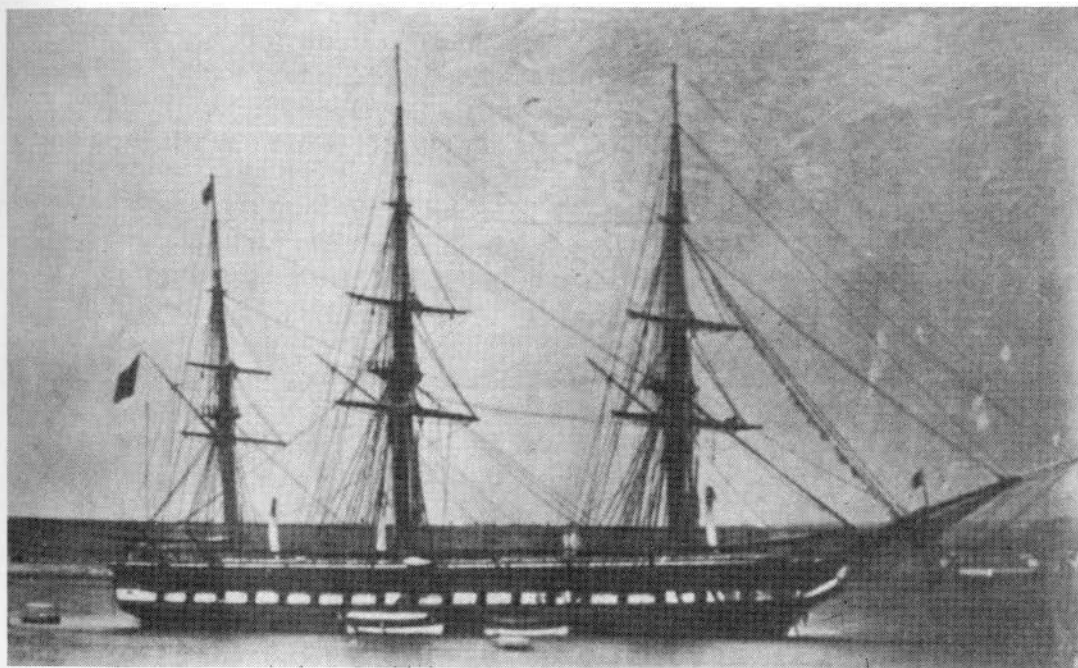
Tornata in armamento il 13 giugno 1880 al comando del C.F. Giangaleazzo Frigerio, dal mese di luglio fu destinata di stazione in Mar Rosso. Il 9 gennaio 1881 issò per la prima volta il tricolore con la corona sabauda ad Assab, divenuta possedimento italiano.

Nel marzo 1881 si recò a Merka e il 25 maggio undici membri del suo equipaggio furono trucidati in Dancalia, con la spedizione Giulietti.

Nel settembre del 1881 lo S.M. e l'equipaggio trasbordarono sul "Rapido" per rimpatriare e il comando della nave passò al C.F. Giovanni Caramagna. Ai primi del 1882 tornò a Moka, Hodeida e Karaman, sulla costa dell'Arabia. Il 5 luglio 1882 il comando della nave fu assunto dal C.F. Filippo Cobianchi e nel gennaio 1883 fu inviata a Raheita e il 2 aprile a Perim.

A causa del cattivo stato in cui si trovavano scafo e apparato motore, nel maggio 1883 ebbe ordine di rimpatriare. Tornata a Napoli il 3 giugno 1883, passò in disarmo, per essere infine radiata dal naviglio da guerra col R.D. 6 novembre 1883.

Il suo scafo venne utilizzato ancora per qualche tempo come nave scuola mozzi e specialisti a Napoli.



La pirofregata "FARNESE" poi "ITALIA"

La pirofregata a elica "FARNESE" poi "ITALIA"

Varata il 6 aprile 1861 a Castellammare di Stabia

Dislocamento: 3680 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 67,80 × 15,23

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Due ponti

Una batteria coperta

Macchina Maudslay & Field a movimento diretto 450 cav.

Quattro caldaie tubolari - Un fumaiolo abbattibile

Armamento all'origine: XII cannoni da 20 libbre F.L.

XXII obici da 40 libbre F.L. in batteria

XXXIV cannoni da 40 libbre F.R.

XII obici da 40 libbre F.L. in coperta

Equipaggio: 1 C.V. al comando, 1 C.F., 4 L.T.V., 4 S.T.V., 2 G.M., 1 Commissario, 1 Scrivano, 2 Medici, 1 Cappellano, 4 Piloti, 5 Allievi piloti, 4 Macchinisti, 3 Aiuti macchinisti, 1 L.T. Fanteria Marina, 3 S.T. Fanteria Marina, 3 Sottufficiali Fanteria Marina, 6 Nostromi, 12 Timonieri, 1 Capo cannoniere, 12 Sergenti e caporali cannonieri, 84 Cannonieri, 3 Maestri ascia, 1 Velaio, 1 Calafato, 1 Fabbro, 1 Carpentiere, 190 Marinai, 7 Mozzi, 4 Aiutanti, 2 Sergenti Fanteria Marina, 6 Caporali Fanteria Marina, 2 Tamburi, 78 Soldati Fanteria Marina, 4 Fuochisti, 12 Carbonai, 3 Infermieri, 3 Commessi viveri, 3 Cuochi, 8 Domestici, 1 Prevosto.

Impostata a Castellammare di Stabia il 2 settembre 1857 per la Real Marina del Regno delle Due Sicilie, fu ribattezzata "Italia" e varata per la Marina del Regno d'Italia, entrando in armamento il 3 marzo 1862 al comando del C.V. Augusto Galli della Loggia. Dopo aver preso parte il 23 aprile 1862 alla parata navale in onore del re Vittorio Emanuele II al largo della Meloria, il 1° agosto fu inviata con la squadra a Palermo, in servizio di vigilanza nelle acque della Sicilia settentrionale, per impedire lo sbarco sul continente dei volontari garibaldini. Lasciò Messina il 28 agosto per Napoli e La Spezia il 3 settembre, proseguendo il 13 per Genova, rimorchiando il piroscavo

"Caprera" con volontari garibaldini prigionieri dopo lo scontro di Aspromonte.

Partì da Genova il 29 settembre 1862 con la squadra agli ordini del C.A. conte Albini, di scorta d'onore alla principessa Maria Pia di Savoia Carignano, che, imbarcata sulla pirofregata portoghese "Bartolomeu Dias" si recava a Lisbona per andare in sposa a Luigi I re del Portogallo. Dopo aver fatto scalo a Gibilterra il 3 e il 4 ottobre per carbonare, arrivò a Lisbona il 6 ottobre, trattenendosi alla fonda nel Tago per i festeggiamenti, fino al 6 novembre. Dopo aver nuovamente fatto carbone a Gibilterra, sostò a Cagliari dal 19 al 24, facendo ritorno a Genova il 25 novembre 1862.

In disarmo a Napoli dal 1° aprile 1863, tornò in armamento il 1° luglio, al comando del C.V. Effisio Orrù. Partita il 10 agosto, raggiunse a vela Cagliari il 18, vi sostò fino al 2 settembre, trasferendosi quindi nel golfo Palmas per eseguirvi esercitazioni a fuoco e manovre, con la squadra di evoluzione e la flottiglia novizi e mozzi. Avuto l'ordine di recarsi a Lisbona per i festeggiamenti in occasione del battesimo del primogenito della regina Maria Pia, il 18 settembre lasciò il golfo Palmas con la squadra agli ordini de C.A. Provana del Sabbione. Sostò a Palma Mallorca dal 25 al 27, a Gibilterra dal 30 settembre al 9 ottobre, toccò Tangeri il 10 e infine ancorò il 12 ottobre nel Tago davanti a Lisbona, ove rimase fino al 19. Dopo aver sostato a Gibilterra il 22 e il 23 ottobre, dette fondo a Cagliari il 29 e infine rientrò a Napoli il 1° novembre 1863.

Partì nuovamente da Napoli il 19 novembre, rimorchiando l'"Eridano" alla volta di La Spezia, ove dette fondo il 21 nel seno delle Grazie.

Il 16 dicembre si trasferì a Genova, tornando a La Spezia il 24.

Il 2 febbraio 1864 ne assunse il comando il C.F. Ruggiero Vitagliano Moccia e il 4 aprile lasciò il Varignano rimorchiando la "Garibaldi" a Genova, ove sbarcò parte del suo armamento, per essere immessa in bacino dal 18 al 29 aprile. Riarmata con XII cannoni da 20 libbre F.L., XII obici da 40 libbre F.L. in batteria, VIII cannoni da 40 libbre F.R. e XII cannoni da 40 libbre F.L. in coperta, il 6 maggio si trasferì a La Spezia tornando il 10 a Genova, da dove partì il 12 maggio, diretta a Tunisi, ove la situazione politica esigeva la presenza della squadra italiana. Dopo essersi fermata a Cagliari il 16 e il 17, arrivò a Tunisi il 19

maggio. Vi rimase di stazione fino al 12 giugno 1864 tornando a La Spezia il 15 giugno e a Genova il giorno seguente, restando in darsena fino al 7 per trasferirsi il 9 a Napoli.

Partita il 1° agosto 1864 diretta nuovamente a Tunisi, vi dette fondo il 3, stazionandovi fino al 23 settembre col resto della squadra di evoluzione. Raggiunta Cagliari a vela il 27, proseguì il 4 ottobre per Palermo, ove sostò dall'8 al 17 ottobre, per fare ritorno a Napoli il 20. Aggravatasi la situazione politica in Grecia, lasciò Napoli il 14 novembre, rientrando per forza di tempo a Baia, da dove partì il 15 a vela, per Messina, ove ancorò il 23. Proseguì quindi per Navarino, ove dette fondo il 27 e quindi l'11 dicembre diresse per il Capo Matapan, alla volta del Pireo, ove ancorò il 23. Lasciato il Pireo il 13 gennaio 1865 a vela per Siracusa il 30, fece ritorno a Napoli il 31.

Partita l'8 maggio 1865 al comando del C.V. Evaristo del Carretto con la squadra agli ordini del C.A. Giovanni Vacca, diretta a Palermo vi giunse il 10, proseguendo il 21 per Algeri, in visita di cortesia all'imperatore Napoleone III. Arrivata ad Algeri il 24 maggio, scortò l'Imperatore fino a Philippeville, facendo ritorno a Cagliari il 29 maggio e a Napoli il 2 giugno 1865.

Lasciò Napoli l'11 luglio per Gaeta, dal 12 al 15, tornando a Napoli, ove dal 16 luglio passò al comando del C.V. Enrico di Brocchetti, essendo stato promosso C.A. il C.V. Evaristo del Carretto. Partita da Napoli il 6 agosto, con la squadra di evoluzione agli ordini del C.A. Giovanni Vacca, dette fondo a Messina il 7, a Reggio fino al 16, tornò a Messina proseguendo quindi per Catania e Siracusa, ove sostò dal 18 agosto all'11 settembre. Si recò a Catania il 12, tornò a Siracusa il 14 e infine rientrò a Messina il 3 ottobre.

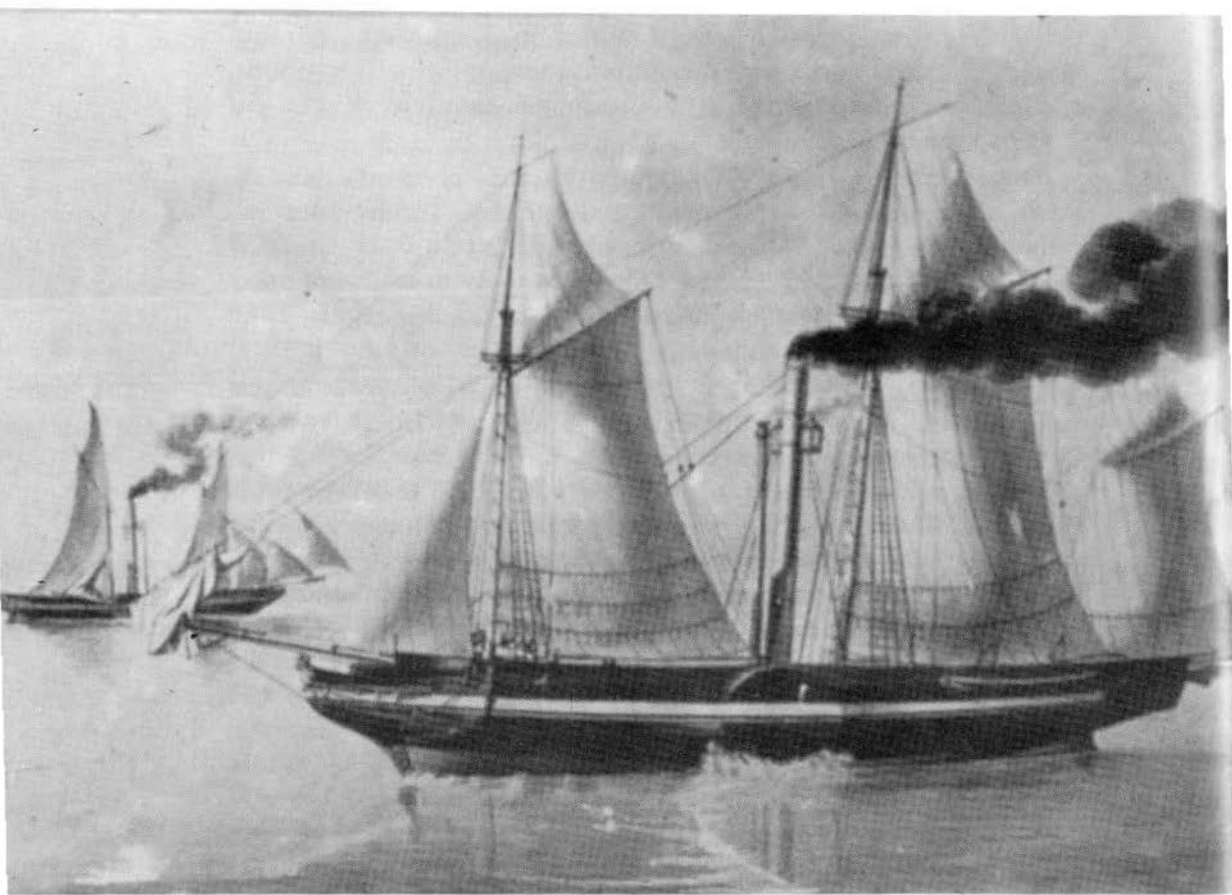
Avuto l'ordine di recarsi nuovamente nelle acque delle isole Jonie, partì da Siracusa l'11 ottobre, al comando del C.V. Amilcare Roberti, diretta a Zante dal 13 al 18, Patrasso fino al 20, Corfù il 21, di nuovo Patrasso fino al 10 dicembre, poi ancora Corfù fino al 17, facendo ritorno a vela ad Ancona, che lasciò il 1° gennaio 1866 per Valona fino al 22, Corfù il 23, Malta dal 9 al 14 febbraio, Messina e infine Napoli, dandovi fondo il 19 febbraio 1866. Dal 10 luglio ne assunse il comando il C.V. Ernesto Martin Franklin, restando in disponibilità sino alla fine del 1866.

Nel luglio 1869, al comando del C.F. Ferdinando Acton, trasportò a Livorno i Principi di Piemonte.

Il 1° aprile 1870 entrò a far parte della squadra del Mediterraneo, nave ammiraglia del C.A. Ulisse Isola. Il 3 aprile lasciò Napoli diretta a Palermo in servizio di sicurezza durante i moti sediziosi scoppiati in quella città. Lasciò Palermo il 22 aprile in crociera di sorveglianza lungo le coste settentrionali dell'isola tornando a Palermo il 9 maggio. Rientrata a La Spezia il 23 giugno passò in disponibilità dal mese di settembre, allorché la squadra venne disciolta, fu poi nave ammiraglia del 2° Dipartimento, a Napoli.

Nuovamente armata il 1° agosto 1871, al comando del C.V. Paolo Orenco, il 9 agosto imbarcò il principe Tomaso duca di Genova, partendo il 14 per La Spezia, che lasciò il 21 diretta a vela a Corfù, ove dette fondo il 3 settembre, proseguendo il 7 per Zante dall'8 al 10, Navarino dall'11 al 16, Malta dal 19 al 26, facendo ritorno a Napoli il 30 agosto.

Partita da Napoli l'11 ottobre 1871, navigando con le sole vele passò a ponente della Sicilia e a sud di Pantelleria ed il 29 dette fondo in rada ad Augusta, sostandovi fino al 26. Proseguì il 29 per Siracusa fino al 4 novembre, poi a vela per Cagliari dal 19 fino al 25, a Palermo dal 27 novembre al 2 dicembre, il 14 alla fonda nel Golfo Aranci, a vela fino a Livorno il 21 e infine il 23 a La Spezia, ove disarmò. In armamento il 1° giugno 1872 al comando del C.F. Roberto Pepi, lasciò La Spezia il 15 per Cagliari e golfo Palmas fino al 22, poi a vela per La Spezia dal 6 al 16 luglio, a Portoferraio dal 18 al 29 luglio, a Sanremo dal 2 al 4 agosto, a Vado fino al 9, a Porto Maurizio l'11 e il 12, a Rapallo il 13, tornò a La Spezia il 15. Vi rimase fino al 28 agosto diretta a vela per il golfo Aranci dal 4 al 7 settembre, a Palermo dal 15 al 25, a Gaeta dal 2 al 19 ottobre e infine a Napoli fino al 31 ottobre 1872. In disarmo dal 26 aprile 1874, fu radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 31 marzo 1875, n. 2423.



L'avviso a ruote "FERDINANDO II" poi "STABIA" nel suo aspetto originale
(acquerello di ignoto nel Museo di San Martino di Napoli)

Avviso a ruote "FERDINANDO II" poi "STABIA"

Varato in Inghilterra nel 1833

Dislocamento: 580 tonn.

Scafo in legno m. $46,52 \times 8,85$

Tre alberi a vele auriche con bompresso

Un ponte di coperta

Macchina a bassa pressione 180 cav.

Propulsione a ruote articolate - Un fumaiolo

Armamento all'origine: IV obici da 30 libbre Paixhans F.L. in coperta

II cannoni da 12 libbre B.L. su affusto (da sbarco)

Consegnata a Napoli il 6 dicembre 1834, proveniente da Falmouth, Lisbona e Gibilterra, al comando del 1° Pilota P. Cacace.

Prestò servizio per la Real Marina napoletana fino al maggio 1836, allorché venne ceduta alla «Delegazione Reale dei Pacchetti a vapore», iniziando il 20 giugno 1836 servizio fra Napoli e Palermo e successivamente fra Napoli, Civitavecchia, Livorno, Genova e Marsiglia, al comando dell'A.V. Luigi de Simone e poi del 1° pilota Francesco Paturzo.

Il 31 dicembre 1836, al comando del C.V. Raffaele de Cosa, tornò a prestare servizio per la Real Marina, recandosi a Manfredonia, col "Nettuno", per imbarcarvi il re Ferdinando II diretto a Venezia, ove doveva incontrare la sua futura sposa Maria Teresa d'Asburgo. Proseguì poi per Trieste, rientrando a Napoli il 28 gennaio 1837. Ne ripartì pochi giorni dopo, per conto della «Delegazione Reale», al comando dell'A.V. de Roberti, per effettuare un viaggio straordinario a Venezia e Trieste, tornando a Napoli il 28 febbraio 1837.

Ripreso servizio per la Real Marina, lasciò Napoli il 30 settembre 1837, di nuovo al comando del C.V. Raffaele de Cosa, per una crociera di sorveglianza contro i corsari barbareschi nelle acque del Basso Adriatico, lungo le coste pugliesi, epirote albanesi e delle isole Jonie, rientrando a Napoli il 21 ottobre.

Per tutto l'anno 1838 restò adibita al servizio reale, al comando del T.V. Antonio Bracco, tornando in forza alla delegazione il 3 gennaio 1839, al comando dello stesso Bracco.

Disciolta nel maggio 1839 la «Delegazione Reale», passò definitivamente nei quadri del naviglio da guerra, classificata pi-rocorvetta a ruote.

Nel giugno 1840 fece parte della squadra di evoluzione che, agli ordini del C.V. Raffaele de Cosa, manovrò nel golfo di Napoli fino al mese di ottobre. Il 10 di quel mese fu di scorta al vascello "Vesuvio" che trasportò il Sovrano a Palermo.

Il 28 novembre accompagnò re Ferdinando II a Siracusa, standovi fino al 10 dicembre, per essere di ritorno a Napoli il 15.

Il 17 marzo 1842 accompagnò la Regina Madre a Palermo e Catania comandata dal T.V. Luigi Mariello.

In quell'anno la sua tabella di armamento era: 1 T.V. al comando, 1 A.V., 1 Cappellano, 1 Chirurgo, 1 Pratico chirurgia, 2 Piloti, 1 Nostromo, 1 Contestabile, 1 Capo timoniere, 15 Marinai, 19 Fuochisti, 1 Macchinista, 1 Alunno macchinista, 1 Maestro calafato, 1 Maestro ascia, 1 Cuoco, 1 Dispensiere, 1 Maestro di razione e 5 Domestici.

Il 21 maggio 1844 trasportò a Palermo il 4° battaglione fanteria di linea. Il 9 settembre dello stesso anno accompagnò fino a Paola il re Ferdinando II che si recava in visita in Calabria. Reimbarcatolo il 15 a Pizzo, proseguì per Reggio Calabria, Brindisi, Manfredonia, le isole Tremiti e Giulianova, ove giunse il 19 settembre 1844.

A giugno 1845 al comando del C.F. Pietro Costantino, scortò fino a Palermo il Sovrano e la Reale Famiglia, imbarcati sul "Vesuvio".

Scoppiati i moti rivoluzionari in Sicilia, il 14 gennaio 1848 fece parte della divisione agli ordini del conte d'Aquila, inviata a Palermo di scorta alle truppe del Corpo di spedizione del Maresciallo de Sauget. Dopo la rotta dei Quattroventi, imbarcò a Solano le truppe sbandate, facendo ritorno a Napoli il 31 gennaio.

Il 10 giugno 1848 trasportò a Sapri, col "Sannita" e il vapore requisito "Maria Cristina", le truppe della colonna mobile del Generale Busacca, destinate a reprimere i moti sediziosi nella Calabria citeriore, reimbarcandole in parte a Maratea il 27 giugno.

In armamento il 1° giugno 1851 al comando del T.V. Giovanni Vacca trasportò il Sovrano a Palermo e Siracusa.

Passata in disarmo «per accomodi» nel cantiere di Castellammare di Stabia, il 22 novembre 1852 effettuò le prove di macchina.

Nel 1855 venne dotata di nuove macchine a bilanciere di 330 cav. e rimodernata nel cantiere di Castellammare di Stabia.

Il 7 settembre 1860 si trovava «allo sverno» nella darsena di Napoli e non obbedì agli ordini del re Francesco II di seguirlo a Gaeta. Aggregata alla squadra sarda presente in rada a Napoli, il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, ribattezzata "Stabia" e classificata corvetta a ruote di 2° rango.

Ormai inutilizzabile, restò in disarmo nella darsena militare di Napoli fino a giugno 1863, allorché venne radiata dai quadri del naviglio da guerra.

Avviso a ruote "FLAVIO GIOIA"

Varato a Napoli il 1° settembre 1841

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Macchina a bassa pressione 60 cav. nom.

Propulsione a ruote articolate - Un fumaio

Armamento: IV cannoni da 4 libbre B.L. su affusto (1848)

Dai primi del 1842 alla fine del 1847 fu adibita al servizio postale di Stato con la Sicilia, per conto dell'Amministrazione Generale delle Poste e dei Procacci, comandata successivamente dal 1° Pilota Luigi Balsamo e poi dal 1° pilota graduato Salvatore Cafiero. Nel luglio 1843 andò ai lavori a Castellammare di Stabia per il cambio «del tubo fumario» (A.S.N. Sez. Marina - Intendenza Marina reg. 122, anno 1843).

Scoppiati i moti rivoluzionari in Sicilia venne armata ed entrò a far parte del naviglio da guerra. Il 10 marzo 1848 imbarcò a Baia un gruppo di Gesuiti espulsi dal Regno delle Due Sicilie e li trasportò in esilio a Malta. Tornata a Napoli imbarcò truppe per Maratea.

Dal 15 aprile 1850 passò al comando dell'A.V. Altieri, adibita al servizio di rimorchio a Castellammare di Stabia. Il 24 giugno 1850 trasportò servi di pena a Gaeta.

Il 23 settembre 1850 fu ceduta a Giacomo Close per ducati 15.000 assieme al "San Venefrede", in cambio del "Messaggero" e del "Saetta". Riattata e trasformata nel cantiere di Castellammare di Stabia, fu adibita al trasporto di passeggeri e merci, ribattezzata "Tevere" dal giugno 1854.

Partita da Napoli arrivò a Costantinopoli nell'ottobre 1855 e fu ivi venduta durante la guerra di Crimea.

Nave reale "FRANCESCO I"

Varata a Castellammare di Stabia il 14 ottobre 1820

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena foderata in rame

Due ponti

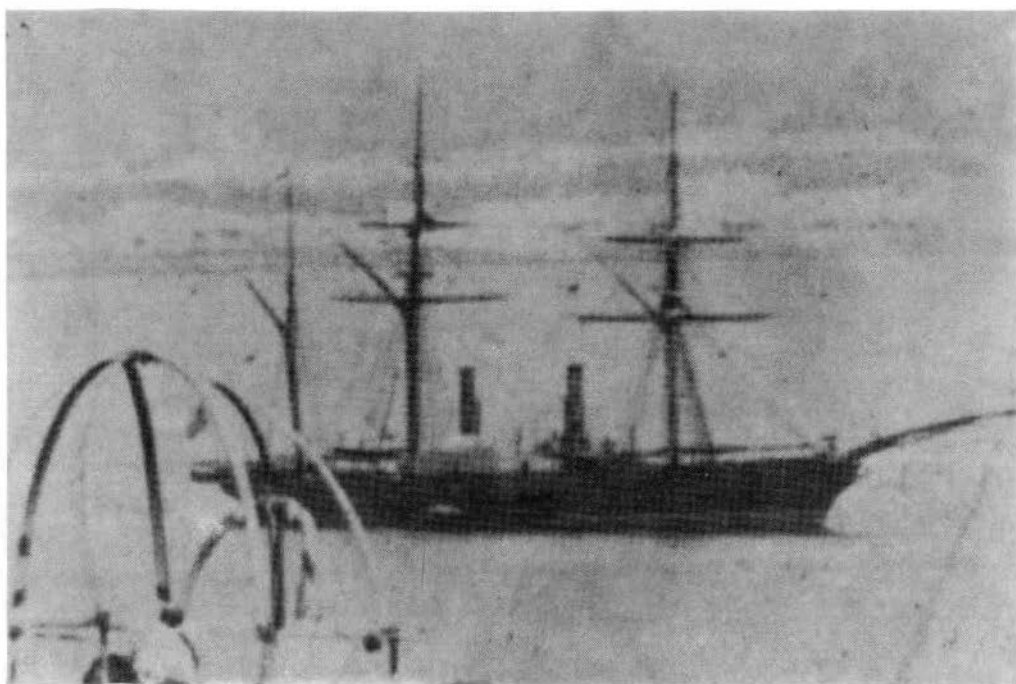
Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento: ?

Con Real Decreto 30 aprile 1828, n. 2388, ne fu approvata la tabella di armamento composta da: 1 C.F. comandante, 1 T.V. al dettaglio, 1 T.V., 2 A.V., 1 Cappellano, 1 Medico cerusico, 4 Piloti, 2 Nostromi, 3 Guardiani, 3 Timonieri, 1 Maestro di stiva, 57 Marinai dei quali 3 di coffa, 8 di gabbia, 8 di parrocchetto, 6 di mezzana e 4 di flocco, 10 Grumetti, 1 Pratico di chirurgia, 1 Maestro calafato, 1 Maestro ascia, 1 Maestro velaio, 1 Maestro d'arma, 1 Maestro di razione, 1 Dispensiere, 2 Cuochi, 6 Capi cannonieri, 16 Cannonieri, 1 Portabandiera, 1 Sergente Real Marina, 2 Caporali Real Marina, 1 Tamburo, 1 Piffero, 16 Soldati Real Marina, 10 Domestici.

Al servizio del re Francesco I di Borbone, entrò in armamento il 30 aprile 1829.

Non si hanno notizie circa la sua fine.



La pirofregata "FULMINANTE"

Pirofregata a ruote "FULMINANTE"

Varata nel cantiere di Pitcher di Blackwall nel 1848

Dislocamento: 1410 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. $62,58 \times 10,61$

Due ponti

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Due macchine di costruzione inglese 400 cav. nom.

Propulsione a ruote tipo Morgan - Due fumaioli

Armamento all'origine: II cannoni da 60 libbre a bomba Mylar F.L.

IV obici da 30 libbre Paixhans F.L.

IV obici da 12 libbre B.L. su affusto

Equipaggio: 1 C.F. al comando, 1 T.V., 2 A.V., 1 Cappellano, 1 Chirurgo, 1 Pratico chirurgia, 3 Piloti, 2 Nostromi, 5 Guardiani, 4 Timonieri, 145 Marinai, 1 Contestabile, 4 Sottufficiali cannonieri, 40 Cannonieri, 4 Macchinisti, 6 Alunni macchinisti, 1 Calafato, 1 Maestro d'ascia, 1 Maestro opera sottile, 1 Veliere, 1 Armiere, 1 Maestro razione, 1 Dispensiere, 1 Cuoco, 1 Sonnotatore, 1 Fornaro, 10 Domestici.

Acquistata il 1° luglio 1848 per Lstg. 30.000 da Franco Maccagnone principe di Granatelli e Luigi Scalia, per conto del Governo rivoluzionario siciliano, mentre era in allestimento col nome di "Bombay" per la «Peninsular & Orient S.S. Line», fu ribattezzata "Ruggiero Settimo". Il contratto di acquisto venne ratificato il 20 luglio 1848 dal Governo provvisorio siciliano, ma la sua consegna non ebbe mai luogo, in quanto venne messa sotto sequestro dalle autorità inglesi, a istanza del Ministro plenipotenziario delle Due Sicilie a Londra Principe di Castelcicala. Dopo una lunga vertenza giudiziaria contro i rappresentanti legali degli ex insorti siciliani, l'8 febbraio 1851 ne venne riconosciuta la legittima proprietà del Governo delle Due Sicilie, al quale fu consegnata il 21 giugno 1851. (A.S.N. Affari Esteri, fascio 4196).

Lasciò Londra il 12 luglio 1851 al comando del C.F. Giuseppe Marsella, che aveva raggiunto la nave via terra, mentre lo S.M. e l'equipaggio furono trasportati a Londra dal brigantino "Generoso".

Entrò in armamento il 10 agosto 1851, ribattezzata "Fulminante".

Il 27 settembre 1852 imbarcò a Napoli il re Ferdinando II, che, accompagnato dal Principe ereditario e dal Conte di Trapani, si recava in visita nelle Calabrie. Scortata dalla "Carlo III", dalla "Guiscardo", dalla "Ruggiero" e dalla "Sannita", sbarcò il Sovrano a Sapri il 28 settembre, rientrando quindi a Napoli.

Il 16 gennaio 1859, al comando del C.F. Vincenzo Lettieri, avendo a bordo il R.A. Federico Roberti, lasciò Napoli assieme alla "Tancredi", ov'era imbarcato D. Nicola Maresca duca di Serracapriola, Commissario plenipotenziario del Re, incaricato di ricevere la duchessa Maria Sofia Amalia di Wittelsbach, figlia del duca Massimiliano di Baviera, sposata per procura l'8 gennaio 1859 a Monaco di Baviera col Principe ereditario delle Due Sicilie Francesco di Borbone, duca di Calabria. Imbarcata a Trieste la giovane sposa, partì il 1° febbraio, diretta a Bari, il mattino del 3 la duchessa Maria Sofia venne accolta dal consorte e dalla regina Maria Teresa, mentre il re Ferdinando II, giunto a Bari, era stato costretto a restare a letto per l'aggravarsi del male che lo portò alla morte.

Il 7 marzo 1859, ancora al comando del Lettieri, imbarcò a Bari il Sovrano gravemente ammalato e scortata dalla "Tancredi", lo trasportò a Portici, ove giunse nel pomeriggio del 9. Nello stesso mese fu disarmata a Castellammare di Stabia, per sostituire le due ciminiere con altre nuove a cannocchiale (A.S.N. Consiglio Ammiragliato, f. 411, marzo 1859).

Il 10 giugno 1860, sempre al comando del Lettieri, a circa 15 miglia da Capo Corso intercettò il vapore sardo "Utile" e il brick nord americano "Charles & Jane", con a bordo volontari del battaglione Corte per Garibaldi e li rimorchiò a Gaeta, ove per altro furono lasciati liberi il 30 giugno.

Il 14 luglio 1860, mentre si trovava in darsena a Napoli, l'equipaggio si ammutinò per protesta contro lo S.M. che temporeggiava per prendere il mare contro Garibaldi in Sicilia, nelle cui acque fu per altro inviata nella terza decade di luglio, trasportando il 26 del mese a Napoli parte delle truppe regie che avevano capitolato a Milazzo.

Il 19 agosto 1860, dopo un vano tentativo di disincagliare il pirotrasporto "Torino", investito presso Melito di Portosalvo, dopo che aveva sbarcato sulla costa calabrese i volontari gari-

baldini, lo danneggiò e lo incendiò, bombardandolo. Il 21 dello stesso mese riuscì a catturare una decina di imbarcazioni che, cariche di Garibaldini, tentavano di attraversare lo Stretto di Messina.

Il 7 settembre 1860, essendo in porto a Napoli al comando del C.F. Giovanni d'Ayala, non obbedì agli ordini del re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregata alla squadra sarda del C.A. Carlo Pellion di Persano. Passata il 24 settembre al comando del C.F. Ruggiero Vitagliano, il 23 ottobre fu inviata a Genova con prigionieri borbonici comandata dal C.F. Carlo Alfonso Barone. Il 10 novembre trasportò a Genova altri prigionieri borbonici, partecipando poi dal 27 gennaio 1861 al blocco di Gaeta, al comando del C.F. Del Core.

L'8 febbraio 1861 dette fondo davanti a Mola di Gaeta, di ritorno da una crociera di vigilanza fino a Terracina. Il 16 dello stesso mese trasportò a Ponza un contingente di sbandati dell'esercito borbonico tornando il 18 davanti al borgo di Gaeta e il 19 a Napoli.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata fregata di 2° rango a ruote, al comando del C.F. Emanuele Pucci. Il 20 maggio dello stesso anno accompagnò a Genova il Principe di Carignano, rientrando a Napoli il 26. Durante i mesi di agosto e settembre 1861 prestò servizio di uso locale nel golfo di Napoli, rimorchiando il 12 agosto a Palermo il "Tanaro" con condannati all'ergastolo.

In armamento il 24 febbraio 1863, al comando del C.F. Federico Martini, fu destinata di stazione nell'America Meridionale. Lasciò Napoli il 1° marzo, poggiando nello stesso giorno a Baia per forza di tempo. Ripartita l'8 per Genova e Gibilterra, vi dette fondo il 30 marzo, sostandovi fino al 6 aprile; toccò quindi Santa Cruz de Tenerife dal 12 al 14 aprile e Rio de Janeiro dal 24 al 27 maggio, arrivando a Montevideo il 4 giugno 1863. Si recò a Buenos Aires dal 9 al 18 luglio, tornando a Montevideo il 20. Il 5 ottobre fu inviata a Rio Santa Lucia rientrando il 19 a Montevideo, ove rimase inoperosa sino ad aprile 1865.

Nel viaggio di ritorno in Patria arrivò a Gibilterra il 5 giugno, partendo il 12, per essere a Napoli il 20 giugno 1865.

Disarmata il 12 febbraio 1868, restò inutilizzata nella darsena militare di Napoli, finchè con R.D. 21 marzo 1872 venne radiata dai quadri del naviglio da guerra.

Brigantino "GENEROSO"

Varato a Castellammare di Stabia il 19 settembre 1840

Dislocamento: 474 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XVIII carronate da 30 libbre F.L.

Il obici Paixhans da 30 libbre F.L.

Nell'ottobre del 1842 lasciò Napoli di scorta al "Vesuvio" per una campagna d'istruzione con gli aspiranti G.M., recandosi a Gibilterra e a Tangeri. Tornò a Napoli a metà novembre.

Nel 1848 fu disarmato a Castellammare di Stabia per radicali lavori di raddobbo e restauro.

Il 12 aprile 1851, al comando del C.F. Girolamo Vergara, fece vela da Napoli per trasportare a Londra lo S.M. e l'equipaggio destinati a imbarcare sulla pirofregata "Bombay" poi "Fulminante", consegnata dal Governo britannico a quello delle Due Sicilie. Rientrò a Napoli in agosto, dopo aver fatto scalo a Brest e a Gibilterra.

Nel novembre 1852 passò al comando del C.F. Amilcare Anguissola.

Nel luglio 1855 lasciò Napoli per un'altra campagna d'istruzione con gli allievi del Collegio di Marina, recandosi al Pireo, a Marsiglia e a Gibilterra.

Il 12 aprile 1858 ne assunse il comando il C.F. Enrico di Brocchetti sostituito dal C.F. Giuseppe Flores fino al 23 novembre e quindi dal C.F. Giovanni Vacca.

Il 7 settembre 1860 si trovava allo sverno nella darsena militare di Napoli e fu aggregato alla squadra sarda del C.A. Persano, passando in disarmo l'11 settembre. Il 20 gennaio 1861 fu inviato a Gaeta, con munizioni e materiali per la squadra impegnata nell'assedio di quella piazzaforte. Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato brigantino di 2° rango. Aveva allora un equipaggio di 40 uomini: 1 1° pilota, 1 2° pilota, 1 pratico di chirurgia, 1 nostromo, 1 contestabile, 23 marinai, 1 capo cannoniere, 5 cannonieri, 1 maestro d'ascia, 1 cuoco, 4 domestici.

Con D.M. 14 giugno 1863 venne riclassificato corvetta di 3° ordine. Rimasto in disarmo inutilizzato a Napoli, fu radiato dai quadri del naviglio da guerra nel corso del 1863.

Pirofregata a ruote "GUISCARDO"

Varata nel cantiere Pitcher North di Gravesend nel 1843

Dislocamento: tonn. 1018,47

Scafo in legno m. 57,40 × 10,43

Due alberi a brigantino-goletta e bompresso con fiocchi

Due macchine a bassa pressione Maudslay & Field 300 cav.

Propulsione a ruote a pale fisse - Quattro caldaie ramate

Armamento (1847) I cannoni da 117 libbre a bomba Myllar

F.L.

I cannoni da 60 libbre a bomba Myllar F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.

IV obici da 12 libbre B.L.

Equipaggio: 1 C.F. al comando, 1 T.V., 3 A.V., 1 Ten. cannoniere, 1 Chirurgo, 1 Cappellano, 4 Piloti, 1 Pratico chirurgia, 2 Nostromi, 4 Guardiani, 2 Timonieri, 1 Maestro stiva, 60 Marinai, 1 Contestabile, 2 Sottufficiali cannonieri, 20 Cannonieri, 4 Sottufficiali fanteria Marina, 1 Tamburo, 30 Soldati Fanteria Marina, 2 Macchinisti, 3 Alunni macchinisti, 20 Fuochisti e Carbonai, 6 Maestri, 1 Dispensiere, 1 Sonnotatore, 10 Domestici.

Presa in consegna a Londra dal T.V. Marselli, giunto con la fregata "Regina", arrivò a Napoli il 6 settembre 1843. Il suo costo fu di D. 167.450 per lo scafo e D.145.317 per le macchine.

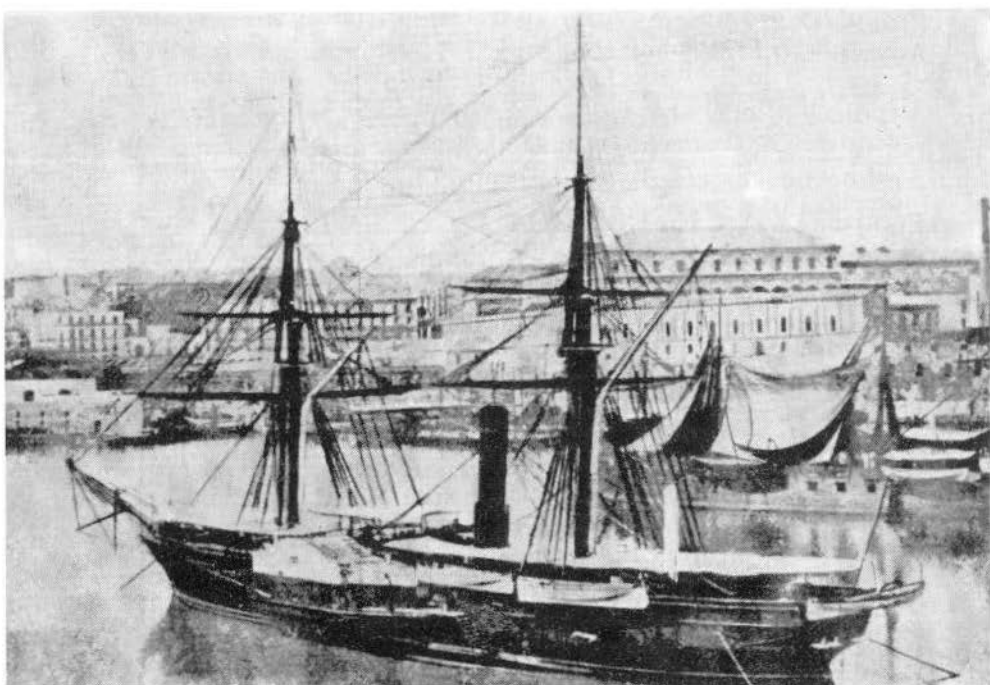
Il 21 maggio 1844 lasciò Napoli, con truppe, diretta a Palermo.

Il 12 maggio 1845 partì da Napoli, di scorta alla pirofregata "Tancredi" sulla quale era imbarcato Ferdinando II di Borbone, diretto a Messina e Siracusa: rientrò a Napoli il 21.

Il 3 settembre 1847, al comando del C.F. Antonio Bracco, lasciò Napoli assieme alla pirofregata "Ruggiero" per trasportare truppe a Reggio Calabria, in rivolta contro il Borbone.

Scoppiati i moti insurrezionali in Sicilia, il 3 gennaio 1848, al comando dello stesso C.F. Bracco, fu inviata con truppe a Reggio Calabria.

Il 27 aprile 1848, al comando del C.F. Giuseppe Ducarné, partì da Napoli con la squadra agli ordini del Brigadiere Raffaele de Cosa, inviata in Adriatico in aiuto di quella sarda, con-



La pirofregata "GUISCARDO"

tro gli Austriaci a Venezia, ove dette fondo in rada il 15 maggio. Il 12 giugno lasciò le acque della laguna veneta per ordine del Sovrano, unendosi a Reggio Calabria alle altre unità della «Forza navale» inviate in Sicilia contro gli insorti.

Tornò a Palermo con la seconda spedizione di truppe agli ordini del Generale Carlo Filangieri principe di Satriano, lasciando Napoli il 30 marzo 1849. Il 9 aprile entrò in Siracusa, arresasi alle truppe regie. Il 26 giugno arrivò a Marsiglia, al comando del C.F. de Gregorio, per prendere a rimorchio la pirofregata "Vectis" e trasportarla a Napoli. Il 4 settembre 1849 scortò da Gaeta a Portici la "Tancredi" sulla quale era imbarcato il pontefice Pio IX, che si era allontanato da Roma insorta.

Il 30 giugno 1850 si trasferì da Napoli alla stazione di Palermo.

Il 27 settembre 1852 lasciò Napoli di scorta alla pirofregata "Fulminante" che trasportava a Sapri il re Ferdinando II, diretto in Calabria e in Sicilia.

Il 1° gennaio 1855 era «allo sverno» responsabile il T.V. Cristoforo Manzi. Il 12 luglio 1856 passò al comando del C.F. Nicola Rocco, in sostituzione del C.F. Carlo Barone.

Di stazione a Palermo il 1° gennaio 1857 soccorse e rimorchiò in porto un brigantino di bandiera nord americana che, arando sulle ancore, stava per investire le scogliere dell'avanporto.

Il 25 settembre 1859 trasportò a Marsiglia alcuni contingenti del disciolto corpo svizzero al soldo del Borbone. Il 19 gennaio 1860 si recò a Bari per imbarcarvi reclute. Il 5 aprile 1860 ne prese il comando il C.F. Girolamo Vergara. Ai primi di maggio, al comando del C.F. Nicola Rocco, fu inviata in servizio di vigilanza foranca nelle acque fra Taormina e Capo Passero. Il 26 maggio si recò a Catania per imbarcarvi 65 soldati regi rimasti feriti in combattimento contro i Garibaldini. Il 14 giugno tornò a Castellammare di Stabia con un battaglione del 4° fanteria di linea evacuato da Palermo e quindi il 26 imbarcò a Milazzo altre truppe borboniche, che avevano capitolato e le sbarcò a Napoli.

Il 16 agosto 1860 fu inviata in servizio di vigilanza alle foci del Volturno.

Alla sera del 6 settembre 1860, al comando del C.F. Federico Martini, incrociò nelle acque del canale di Procida il "Mes-

saggiero" che trasportava a Gaeta il re Francesco II, che aveva lasciato per sempre Napoli. Avuto l'ordine a voce di invertire la rotta e seguire il Sovrano, che vi inviò a bordo il R.A. Leopoldo del Re rimastogli fedele, il comandante e lo S.M. non vollero obbedire all'ordine e proseguirono per Napoli, ove si consegnarono alla squadra sarda del C.A. Carlo Pellion di Persano.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata pirofregata a ruote di 2° ordine.

Il 29 gennaio 1862 venne tirata a secco sullo scalo di alaggio del cantiere di Castellammare di Stabia per riparazioni in macchina e lavori allo scafo, nuovamente varata il 9 settembre 1864, classificata pirocorvetta a ruote di 2° ordine, armata con II cannoni da 160 libbre F.R. e IV da 160 libbre F.L.

Il 3 ottobre 1864 lasciò Castellammare a rimorchio del "Ferruccio".

Con R.D. 3 maggio 1866, al comando del C.F. Roberto Pepi, fu aggregata alla squadra sussidiaria e inviata a Taranto il 22 giugno e poi ad Ancona il 25. Il 10 luglio passò al comando del C.F. Giuseppe Lovera di Maria e il 18 prese parte attiva all'azione di fuoco contro le batterie di Porto Comiso (Lissa). Il 20 luglio 1866 fu presente allo scontro con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, destinata al rimorchio delle navi non utilizzabili, cooperando validamente al salvataggio dei naufraghi della "Palestro". Ad azione ultimata rimorchiò a Manfredonia la cannoniera "Montebello" rimasta senza carbone. A fine agosto scortò a Napoli l'"Affondatore".

Il 28 dicembre 1866 lasciò Napoli con la "Gaeta", per Messina il 29 e Suda (Creta) dal 3 gennaio al 17 febbraio 1867, con la squadra di operazioni agli ordini del C.A. Augusto Riboty.

Il 13 febbraio 1867 investì fuori Baia e fu disincagliata dal "Miseno". Il 2 novembre tornò a Napoli, proveniente da Porto Santo Stefano e il 5 partì con un distaccamento di fanteria di Marina diretta a Palermo, ove restò fino al 27, per tornare a Napoli e passare in disponibilità.

Riarmata il 20 gennaio 1868, al comando del C.F. Antonio Sandri, l'11 febbraio si trasferì a Baia, che lasciò il 13 diretta a Genova, assieme alla pirocorvetta "Etna" sulla quale era imbarcato di passaggio il C.A. Evaristo del Carretto, destinato a sostituire il parigrado Anguissola nel comando della Stazione navale dell'America meridionale.

Partita da Genova il 20 febbraio 1868 assieme all'“Etna”, arrivò il 24 a Gibilterra, che lasciò il 29 per Madera. Poco dopo il passaggio dello stretto, si verificò nello scafo dell'“Etna” una pericolosa via d'acqua, che obbligò le due navi a tornare indietro e a recarsi di poggia a Cadice, ove entrarono il 5 marzo. Vi restarono fino al 12 aprile per le necessarie riparazioni sull'Etna”, sostarono a San Vincenzo di Capo Verde dal 24 al 29 dello stesso mese, a Rio de Janeiro dal 21 al 31 maggio e arrivarono a Montevideo l'8 giugno 1868.

Rimase di stazione a Montevideo fino al 24 febbraio 1869, recandosi il 25 ottobre 1868 a Maldonado fino al 31, quindi in crociera a vela sul Rio de la Plata, per tornare il 5 novembre a Montevideo. Lasciato quest'ultimo porto il 24 febbraio 1869 per rimpatriare al comando del C.F. Antonio Sandri, colta da un violento pampiero fu costretta a navigare in fil di ruota, per poggiare a Santa Caterina il 1° marzo e a San Sebastiano il 18. Arrivata a Rio de Janeiro il 21 marzo, vi rimase per ventitré giorni, proseguì quindi per Bahia dal 18 al 24 aprile e Pernambuco, ove alcuni uomini dell'equipaggio furono colti dalla febbre gialla e sbarcati. Partita il 25 maggio 1869 per San Vincenzo di Capoverde, vi dette fondo il 9 giugno, dopo una traversata oceanica compiuta in buona parte con le sole vele. Proseguì il 12 per Santa Cruz de Tenerife, vi rimase per due giorni e arrivò a Gibilterra il 29 giugno. Vi sostò fino al 7 luglio per fare carbone e infine rientrò a Napoli il 17 luglio per essere disarmata dopo due giorni .

Tornata in armamento, lasciò Napoli il 20 aprile 1870 per accompagnare una Commissione idrografica a Salerno, Palinuro e Pisciotta, rientrando a Napoli il 24, per essere nuovamente disarmata.

Riarmata al comando del C.F. Michele Carpi, partì da Napoli il 25 maggio, destinata al servizio di vigilanza foranea al largo delle coste laziali e toscane, a seguito della situazione politica in atto con lo Stato pontificio, per la questione di Roma capitale.

Dopo aver fatto scalo a Piombino il 25 per provvedersi di acqua, proseguì per Palmaiola, Portolongone e Pianosa, entrando in porto a Livorno il 28 maggio, fino al 3 giugno. Riprese il servizio di vigilanza nelle acque dell'arcipelago toscano, fino a Vado, tornando a Livorno il 5 giugno. Proseguì quindi per La

Spezia e infine rientrò a Napoli l'8 luglio 1870, per andare in disarmo il 10.

Tornò in armamento il 1° dicembre 1872, al comando del C.F. Michele Carpi, destinata di stazione nell'America meridionale. Lasciata Baia il 26 dicembre 1872, diresse a vapore per Gibilterra, ove sostò dal 31 dicembre 1872 al 19 gennaio 1873, per la sostituzione del pennone di gabbia, rotti durante la navigazione a causa del maltempo e la riparazione di quello di parrocchetto. Non appena uscita in Atlantico, dopo una breve sosta a Tangeri, incontrò un forte vento da ponente, che provocò altri danni all'alberatura e alle pale delle ruote. Fu costretta prima a mettere alla cappa e poi a tornare indietro, per andare di rilascio a Cadice il 13 febbraio 1873, sostando in arsenale fino al 7 marzo per i necessari lavori di riparazione. Partita da Cadice e uscita nuovamente in Atlantico, fu colpita da un altro violento fortunale da libeccio, riportando avarie allo scafo e alle sovrastrutture, tali da costringerla a poggiare di poppa e a tornare il 10 marzo a Gibilterra, ove sostò fino al 21 marzo. Continuando il maltempo, poté uscire in Atlantico soltanto il 26, sostò quindi a San Vincenzo di Capo Verde dal 5 al 9 aprile e raggiunse il 10 maggio Santa Caterina, che lasciò il 20. Incontrato un forte pampero, fu costretta a poggiare di rilascio il 24 maggio nell'insenatura di Capo Castello. Proseguì infine per Montevideo, ove dette fondo il 26 maggio 1873.

Rimase di stazione alla fonda a Montevideo fino all'agosto 1873, per recarsi quindi a Buenos Aires. Nel marzo 1874 si trasferì per qualche giorno a Maldonado. Il 18 giugno, assieme alla cannoniera "Ardita", lasciò Montevideo per risalire il fiume Uruguay: fatto scalo a Martin Garcia il 1° giugno, rimorchiano l'"Ardita", proseguì per Nueva Palmira il 12, Fray Bentos il 14, ove lasciò la cannoniera. Imboccato il canale Filomel si recò a Roman Chico, tornando a Fray Bentos il 22, a Nueva Palmira il 24, ove riprese a rimorchio l'"Ardita". Fatto scalo a Martin Garcia il 25 discese il canale omonimo e infine rientrò a Montevideo il 1° luglio 1874.

Ricevuto l'ordine di rimpatriare, partì da Montevideo il 16 agosto 1874. Date le condizioni in cui si trovava la nave, il viaggio di ritorno si protrasse oltre il previsto: atterrò a Santa Caterina il 21, arrivò a Rio de Janeiro il 24, partendo il 30 per Bahia, ove sostò dal 5 al 10 settembre, proseguì quindi per San Vincenzo di Capo Verde, dal 29 settembre al 3 ottobre,

Santa Cruz de Tenerife dal 9 all'11 ottobre, Gibilterra dal 16 al 18, Cagliari per la contumacia dal 22 al 27 ottobre e infine dette fondo il 30 a Napoli, ove fu disarmata il 10 novembre 1874.

In armamento dal 1° luglio 1876 al comando del C.F. Giovanni degli Uberti, fu inviata di stazione a Palermo. Il 24 settembre 1876 trasportò da Reggio Calabria a Catania le ceneri di Vincenzo Bellini.

Partita da Palermo il 7 aprile, arrivò a Napoli il 9, proseguendo per Genova, ove dette fondo il 12, dopo aver poggiato a Porto Santo Stefano per maltempo. Lasciò Genova il 14 aprile per tornare di stazione a Palermo, da dove il 21 si recò ad Alicudi e il 26 a Milazzo, tornando a Messina, da dove salpò l'8 giugno con detenuti per Napoli.

Passata al comando del C.F. Carlo Turi, il 7 agosto 1877 soccorse il piroscafo "Dispaccio" di Florio, investito nelle secche dei Porcelli.

Nuovamente di stazione a Palermo, partì il 23 ottobre 1877 per Trapani tornando a Palermo il 29. Nel marzo 1878, al comando del C.F. Turi, fu incaricata della vigilanza costiera nelle acque della Sicilia settentrionale, da Palermo a Trapani e dal maggio al giugno destinata alla posa del cavo sottomarino per Favignana.

Lasciò Palermo il 20 ottobre 1878 diretta al Pireo: fece scalo a Laurion per prestare soccorso ai naufraghi del piroscafo "Panormos" di Florio, investito sulle secche di Makronisi. Il 15 dicembre lasciò il Pireo, diretta a Smirne, sostando a Sira dal 23 al 25, a Salonicco dal 27 al 28, per fare ritorno al Pireo il 30 dicembre. Vi restò fino al 5 febbraio 1879, diretta a Milo dal 7 all'8 febbraio, a Zante il 10, Corfù l'11. Lasciato questo porto il 17, poco dopo nel canale di Paxo, venne colta da forte maltempo, durante il quale il bozzello di un paranco colpì gravemente alla testa il comandante Turi. Rientrata a Corfù per ricoverare il comandante in ospedale, ripartì il 3 marzo, facendo ritorno a Napoli l'8 e disarmando il 10 marzo 1879.

Non più riarmata, venne radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 13 novembre 1882.

Brigantino "INTREPIDO"

Varato a Castellammare di Stabia il 19 dicembre 1839

Dislocamento: 474 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Tre alberi: trinchetto e maestra vele quadre, mezzana a vele auriche e bompresso

Armamento: XVIII carronate da 30 libbre F.L.

II obici Paixhans da 30 libbre F.L.

Equipaggio: 6 Ufficiali, 3 G.M., 1 Cappellano, 1 Chirurgo, 3 Piloti, 2 Nostromi, 5 Guardiani, 2 Timonieri, 61 Marinai, 3 Contabili, 4 Caporali, 1 Pratico chirurgia, 25 Cannonieri, 1 Maestro razione, 1 Dispensiere, 1 Maestro ascia, 1 Maestro calafato, 1 Maestro velaio, 1 Maestro armarolo, 2 Cuochi, 10 Domestici.

Il 7 agosto 1840 fece parte della squadra di evoluzione che, agli ordini del Brigadiere Alfonso Sozj-Carafa, manovrò nel golfo di Napoli fino al 10 ottobre.

In armamento il 1° maggio 1850, al comando del T.V. Carlo Barone, per la campagna di istruzione degli Alunni Marinai e Grumetti.

Riarmato il 1° giugno 1851, al comando del C.F. Emanuele Marin, per la campagna d'istruzione degli allievi del Collegio di Marina, passando il 1° luglio al comando del T.V. Alfonso Barone.

Nel novembre 1858 fu comandato dal C.F. Enrico di Brocchetti fino al 21 marzo 1859, sostituito dal C.F. Giuseppe Flores.

Il 7 settembre 1860, essendo allo sverno a Napoli, non obbedì agli ordini del re Francesco II di Borbone e fu aggregato alla squadra sarda del C.A. Persano, in disarmo dall'11 settembre.

Il 17 marzo 1861 fu iscritto nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato brigantino di 2° rango. Immeso in bacino a Castellammare di Stabia, ne uscì il 17 ottobre 1861, ormeggiandosi in darsena a Napoli. Nel marzo 1862 entrò a far parte della flottiglia novizi e mozzi, sostituito poi dal "Daino", date le precarie condizioni del suo scafo, disarmando il 25 novembre 1862.

Partito da Genova il 21 febbraio 1863 a rimorchio del "Plebiscito" per Napoli, vi restò in disarmo fino al 9 luglio, per essere riarmato dal 10 luglio al 20 novembre e nuovamente, per un breve periodo di tempo, dal 15 luglio 1867 al 15 marzo 1868.

Radiato dal naviglio da guerra col R.D. 9 maggio 1869, n. 5067.

Avviso a ruote "LILIBEO"

Varato a Pitcher North (Inghilterra) nel 1841
Dislocamento: 290 tonn.
Scafo in legno
Un ponte di coperta
Due alberi a vele quadre e bompresso
Macchina a bassa pressione Boulton & Watt 120 cav.
Propulsione a ruote articolate - Un fumaiolo
Armamento: ?

Consegnato a Napoli il 13 marzo 1842 fu adibito al servizio postale di Stato per la Sicilia, gestito dall'«Amministrazione Generale delle Poste e dei Procacci», al comando del 1° pilota Gabriele de Rosa. Il 18 luglio 1842 per una falsa manovra investì il gemello "Peloro" riportando gravi danni. Rimorchiato a Napoli fu riparato in quell'arsenale. Nel settembre 1843 cambiò le caldaie.

Prestò servizio postale di Stato fino al 1° gennaio 1847, passando quindi in gestione al Ministero delle Finanze, in servizio doganale fino al 10 febbraio 1848, allorché entrò a far parte della Real Marina, partecipando fino al maggio 1849 alle operazioni navali contro la Sicilia insorta.

Passato in disarmo, il 23 settembre 1850 il suo scafo fu venduto per demolizione a Giacomo Close, valutato ducati 8.000 con quello della "Maria Teresa". Le sue caldaie furono invece vendute per ducati 2.005 a Giuseppe Avitabile.

Il 2 ottobre 1850 il suo scafo venne poi offerto in vendita dal Close per demolizione.

Avviso a ruote "MARIA TERESA"

Varata a Pitcher North (Inghilterra) il 18 luglio 1841

Dislocamento: 290 tonn. di registro inglese

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Macchina a bassa pressione 120 cav. nom.

Propulsione a ruote articolate - Un fumaiolo

Armamento (1848) IV cannoni da 4 libbre B.L. su affusto

Consegnata a Napoli il 3 gennaio 1842, il 22 febbraio inaugurò il servizio postale di Stato con la Sicilia, per conto dell'«Amministrazione Generale delle Poste e dei Procacci», al comando dell'A.V. Michele Capecelatro, restando adibita a tale servizio fino all'aprile 1847. Il 10 di quel mese entrò a far parte del naviglio da guerra, partecipando alle operazioni navali contro la Sicilia insorta.

Passato in disarmo, il 23 settembre 1850 il suo scafo venne ceduto per demolizione a Giacomo Close, assieme al "Flavio Gioia", al "San Venefrede" e al "Lilibeo" in cambio del "Messaggiero" e del "Saetta".

Le sue vecchie caldaie furono vendute a Giuseppe Avitabile per ducati 2005, assieme a quelle del "Lilibeo", mentre lo scafo venne offerto in vendita per demolizione il 2 ottobre 1850.

Avviso a ruote "MARIA TERESA" poi "GARIGLIANO"

Varato a Castellammare di Stabia il 18 luglio 1854

Dislocamento: 330 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. $44 \times 6,58$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Macchina a bassa pressione 120 cav.nom.

Armamento all'origine: I obice da 30 libbre F.L. a prora su perno

IV cannoni da 4 libbre B.L. su affusto

In armamento dal 5 aprile 1856 al comando del T.V. Eduardo d'Amico, fino al 14 maggio 1856 e poi del T.V. Roberto Pasca fino al 9 luglio 1856, il 19 gennaio 1857 fu inviato a Messina con munizioni.

Il 20 luglio 1857 ne assunse il comando il T.V. Amilcare Roberti fino al 17 novembre 1857. Il 5 giugno 1858 si recò in Adriatico per lavori di scandaglio fra Marina di Lecce e Ancona e quindi nell'ottobre 1859 al comando del T.V. Corrado Jauch fu inviato in servizio di vigilanza foranea lungo la costa pugliese, assieme alla pirofregata "Ruggiero". Partito da Gaeta il 12 maggio 1860, scortò a Palermo i piroscafi "Capri" e "Vesuvio" che trasportavano in Sicilia 16 compagnie di fanteria di linea.

Passato al comando del C.F. Federico Martini, il 6 settembre 1860 non obbedì agli ordini del re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregato alla squadra sarda presente in rada a Napoli, ribattezzato "Principessa Clotilde", al comando del L.T.V. A. Sarno.

In armamento dall'8 ottobre 1860 al 29 novembre 1860, al comando del C.F. Giovanni Echaniz fino al 26 ottobre e poi del C.F. Orazio Persichetti, il 13 giugno 1861 fu ribattezzato "Garigliano" per non confonderlo con la nuova pirofregata "Principessa Clotilde" allora impostata nel cantiere della Foce. Il 17 gennaio 1861 fu inviato con materiali a Gaeta, al comando del L.T.V. Achille Sarno.

Dal 17 marzo 1861 fu iscritto nel naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato piroscafo a ruote.

In quell'anno la sua tabella di armamento prevedeva: 1 T.V. al comando, 3 Piloti, 1 Pratico di chirurgia, 1 Nostromo, 2 Guardiani, 2 Timonieri, 23 Marinai, 1 Capo cannoniere, 7 Cannonieri, 1 Macchinista, 3 Alunni macchinisti, 1 Maestro ascia, 1 Calafato, 1 Maestro razione, 1 Dispensiere, 2 Domestici.

Il 13 maggio 1861 lasciò Napoli diretto a Palermo con truppa. Il 6 giugno si recò a Gaeta, sostandovi fino all'11 luglio; fece quindi ritorno a Napoli, ove in agosto e settembre fu adibito al servizio giornaliero di vigilanza nel golfo e trasporti locali.

Dal febbraio al 6 luglio 1862 si trasferì a Gaeta per il ricupero del piroscafo "Etna" affondato durante l'assedio, il 22 gennaio 1861. Con D.M. 14 giugno 1863 venne classificato avviso a ruote di 2° ordine al comando del L.T.V. Fincati.

In armamento il 1° gennaio 1863, si trasferì a Messina il 1° febbraio, passando poi a Girgenti e a Siracusa, ove restò di stazione fino al 25 giugno, per trasferirsi quindi a Messina il 28, a Pizzo, a Paola e infine a Napoli il 30. Partito il 4 agosto per Cagliari, vi dette fondo il 7, rimorchiando il 20 una cisterna a Pula. Al comando del L.T.V. Cesare de Negri, il 3 settembre 1863 lasciò Cagliari diretto al golfo Palmas, ove si unì alla squadra di evoluzione, per accompagnarla a Lisbona. Partita il 18 settembre dal golfo Palmas, poggiò a Monte Orlando per maltempo e il 27 arrivò a Gibilterra, proseguendo il 9 ottobre per Tangeri, che lasciò il 10 diretto a Lisbona, ove ancorò il 12 ottobre fino al 20. Dopo avere fatto scalo a Gibilterra dal 22 al 24 ottobre e a Cagliari fino al 29, rientrò il 1° novembre a Napoli, ove passò in disarmo per lavori di trasformazione nel cantiere di Castellammare di Stabia.

In armamento dal 21 agosto 1872, lasciò Napoli il 2 settembre al comando del L.T.V. Giuseppe Palumbo, diretta di stazione a Costantinopoli, ove dette fondo il 16, dopo aver fatto scalo a Messina e al Pireo dal 7 al 14. Rimase nel Bosforo fino al 23 gennaio 1873, effettuando brevi missioni nel Mar di Marmara il 10 e il 22 ottobre e in Mar Nero il 13 e il 14 novembre 1872.

Partito da Costantinopoli il 23 gennaio 1873, si recò a Smirne fino al 26, tornò a Costantinopoli che lasciò il 14 aprile per Varna dal 16 al 20, Sulina il 21, Tulcea e Galatz il 22 e 23 aprile.

Partita da Galatz il 4 giugno, risalì il Danubio fino a Georgiu, che lasciò il 9, proseguendo lungo il fiume fino a Turno Severin a 700 Km. dalle foci. Tornato a Georgiu il 23 giugno,

rientrò a Galatz e quindi a Costantinopoli, che lasciò il 13 agosto, al comando del L.T.V. Giustiniani, diretta a Cagliari e a Napoli.

Tornata a Cagliari, partì il 7 ottobre 1874 al comando del L.T.V. Centurione, in servizio idrografico. Il 3 dicembre prestò soccorso alla goletta inglese "Echo" investita a Mal di Ventre e la rimorchiò nel golfo di Oristano, proseguendo poi per Carloforte e Cagliari, ove dette fondo il 22.

Il 1° febbraio 1875 soccorse il brigantino "Maria Teresa" investito sulla spiaggia del Lazzaretto, rimorchiandolo a Cagliari.

Il 17 agosto dello stesso anno prestò poi soccorso al brick austriaco "Merick" investito a Torre Scaffa.

Lasciò Cagliari il 18 novembre 1875 per prestare aiuto al brigantino "Nuovo Giacomino" investito presso Capo Carbonara.

Il 1° gennaio 1876 passò al comando del L.T.V. Michele Pico, recandosi il 15 nel Golfo Aranci per soccorrere il brigantino "Maria D." e la goletta "Ventimiglia" in pericolo al largo dell'Asinara. A la Maddalena dal 18 al 20, tornò a Cagliari il 22.

Partito l'8 febbraio 1876, trasportò detenuti al penitenziario di Simius, presso Capo Carbonara, rientrando a Cagliari. Al seguito della divisione della squadra permanente comandata dal C.V. Vittorio Arminjon, nell'agosto 1876 fu inviato nelle isole Jonie, sostandò a Corfù il 29 agosto e il 5 settembre. L'11 novembre 1876 soccorse a Pula il brick di bandiera nord americana "Ennis" che aveva perduto il timone, rimorchiandolo a Cagliari.

Il 3 gennaio 1877, al comando del L.T.V. Ernesto Castelluccio, prestò aiuto al brick moscovita "Actos" investito presso Pula, rimorchiandolo in salvo a Cagliari.

Il 15 febbraio 1878, al comando del L.T.V. Profumo, lasciò Napoli per Porto Torres, restando nelle acque della Sardegna fino al 10 aprile, allorché rientrò a Napoli, disarmando.

A novembre 1879 fu inviato a Zante con materiali per la pirocorvetta "Varese", tornando di stazione a Cagliari ai primi del 1880.

Dal 1881 al 1882 fu a disposizione dell'Accademia Navale di Livorno e dopo un periodo di disarmo a La Spezia, venne radiato dal naviglio da guerra col R.D. 5 dicembre 1883.

Avviso a ruote "MESSAGGIERO"

Varato a La Ciotat nel 1850

Dislocamento: ? - Stazza: 280 tonn. registro misura francese

Scafo in legno m. 41,50 ×

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre con bompresso

Macchina tubolare a cilindri oscillanti 180 cav.

Propulsione a ruote - Un fumaio

Armamento all'origine: II cannoni da 9 libbre F.L.

Equipaggio: 1 T.V. comandante, 3 Piloti, 1 Pratico di chirurgia,
1 Nostromo, 1 Guardiano, 2 Timonieri, 28 Marinai,
4 Cannonieri, 1 Macchinista, 3 Alunni macchinisti,
1 Maestro ascia, 1 Calafato, 1 Dispensiere, 3 Domestici.

Già denominato "Braiton", fu ceduto il 23 settembre 1850 da Giacomo Close, assieme al "Saetta", in cambio del "Flavio Gioia", del "San Venefrede" e degli scafi del "Lilibeo", del "Maria Teresa" e delle golette "Sfinge" e "Sibilla". Il contratto di cessione venne definito nel dicembre 1850, dopo una lunga vertenza. Il Close ricevette per i due vapori ceduti D. 140.000 in contanti e D. 35.000 rappresentati dal valore degli scafi del "Maria Teresa" e "Lilibeo" per D. 8.000, delle golette "Sfinge" e "Sibilla" per D. 12.000 e dei vapori "Flavio Gioia" e "San Venefrede" per D. 15.000 (A.S.N. Consiglio Ammiragliato, 20 dicembre 1850, n. 452).

Con D.M. 28 settembre 1850 fu disposto che avesse rango di brigantino a vapore.

Il 14 ottobre 1850 vi imbarcò quale comandante il T.V. Leopoldo de Maria, essendo il bastimento «allo sverno», entrando in armamento il 1° dicembre «in servizio particolare del Re». Il 5 dicembre partì da Napoli alla volta di Palermo.

Nell'agosto 1852 prestò servizio per Ischia «in commissione reale».

Nel giugno 1854 entrò in bacino a Napoli per la sostituzione delle caldaie con altre nuove costruite negli stabilimenti Guppy.

Dopo aver trasportato munizioni in Sicilia, al comando del T.V. Corrado Jauch, il 6 settembre 1860, agli ordini del C.F.

onorario Vincenzo Criscuolo, trasportò a Gaeta il re Francesco II che lasciava per sempre Napoli assieme alla regina Maria Sofia, ai suoi Aiutanti di Campo, al R.A. Leopoldo del Re, al principe Nicola Brancaccio di Ruffiano, alla duchessa di San Cesario, al duca e alla duchessa di Sangro e all'abate Eicholzer, confessore della Sovrana.

Durante l'assedio di Gaeta, il 14 novembre 1860, fu inviato a Civitavecchia, ove risulta in disarmo il 29 giugno 1861, al comando del Criscuolo. Il 23 luglio 1863 era ancora in disarmo a Civitavecchia, in consegna al Capitano di quel porto. (A.S.N. Archivio Borbone, fascio 1336).

Avviso a ruote "MISENO"

Varato a La Ciotat nel 1843

Dislocamento: 597 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 52,98 × 8,12

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre con bompresso

Macchina a bassa pressione

Propulsione a ruote articolate

Armamento (1849): II cannoni da 60 libbre a bomba Myllar F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.

II cannoni da 12 libbre B.L. su affusto

Equipaggio: 1 T.V. comandante, 4 Piloti, 1 Chirurgo, 1 Pratico di chirurgia, 1 Nostromo, 2 Guardiani, 1 Maestro stiva, 24 Marinai, 1 Contestabile, 2 Sottufficiali cannonieri, 10 Cannonieri, 1 Macchinista, 3 Alunni macchinisti, 8 Fuochisti, 4 Carbonai, 1 Maestro ascia, 1 Calafato, 1 Maestro opera sottile, 1 Maestro veliere, 1 Armiere, 1 Maestro razione, 1 Dispensiere, 1 Cuoco, 4 Domestici.

Arrivato a Napoli il 5 agosto 1844, al comando del cap. Ferdinando Cafiero, prestò servizio postale di Stato per la Sicilia gestito dall'«Amministrazione Generale delle Poste e dei Procacci», al comando del 1° Pilota Domenico Teperino e poi del 1° Pilota Carmine Vinci.

Scoppiati i moti rivoluzionari in Sicilia, nel gennaio 1848 passò alla Marina da guerra e il 14 gennaio fece parte della squadra agli ordini del Conte d'Aquila, di scorta al convoglio che trasportava a Palermo le truppe del Maresciallo de Sauget. Il 19 gennaio sbarcò a Termini Imerese due compagnie di fanteria di linea, di rinforzo alla guarnigione regia. Dal 29 al 30 gennaio imbarcò a Solanto le truppe borboniche che lasciavano la Sicilia, dopo la rotta dei Quattroventi.

Nell'aprile del 1851 fu inviato «agli accomodi» a Castellammare di Stabia, sostituendo le caldaie con altre nuove costruite nelle officine di Pietrarsa.

A dicembre 1855 prestò soccorso al bark nord americano "Kepler" in avaria a Siracusa, rimorchiandolo a Messina.



La pirocorvetta "MISENO"

In armamento il 6 aprile 1860 al comando del T.V. Federico Martini e poi dal 4 maggio del T.V. Roberto Pucci, il 12 di quel mese trasportò truppe da Gaeta a Palermo.

Il 7 settembre 1860, mentre era al comando del T.V. Michele Capecelatro, non obbedì agli ordini di re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregato alla squadra sarda presente in rada a Napoli, entrando il 17 marzo 1861 a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato corvetta di 2° rango a ruote, armata con I cannone da 40 libbre F.R. a prora e II cannoni da 40 libbre F.L. alle murate.

Dopo aver prestato servizio di uso locale a Napoli, fu radiata nel 1862, riarmando il 20 aprile 1863 al comando del C.F. Roberto Pepi.

Partì da Napoli il 13 maggio per Siracusa, che lasciò il 18 diretta a Trapani, da dove il 3 giugno proseguì per Girgenti e Siracusa, tornando a Messina il 7 e quindi a Napoli, ove disarmò il 1° luglio 1863. Riarmata il 23 aprile 1864 al comando del C.F. Felice Burone Lercari, si recò a Palermo, da dove partì il 20 maggio diretta a Siracusa. Tornata a Palermo, il 14 agosto si trasferì a Lampedusa, Pantelleria, Girgenti e Trapani, da dove il 21 rientrò a Palermo, che lasciò il 20 ottobre per Messina. Tornata il 23 a Palermo, vi rimase in sosta fino al 22 gennaio 1865 per recarsi a Trapani. Tornata a Palermo il 27 aprile, si trasferì a Genova, che lasciò il 4 maggio diretta nuovamente a Messina, ove sostò fino al 7. Partita alla volta di Genova fu costretta a poggiare l'11 e il 12 maggio a Porto S. Stefano per forza di mare, arrivando a destinazione il 13. Partita il 16 arrivò a Palermo il 18, quindi Messina, Milazzo, Patti tornando il 3 giugno a Palermo, che lasciò il 2 agosto per Brindisi e le isole Tremiti, facendo ritorno a Palermo il 13. Partita il 24 agosto per Napoli, vi arrivò il 26, disarmando il 29 agosto 1865.

Rimasta a disposizione del Dipartimento meridionale, il 13 febbraio 1867 cooperò al disincaglio della pirocorvetta "Guiscardo" in secco a Baia.

In disarmo nella darsena militare di Napoli, fu radiata dal naviglio da guerra col R.D. 13 novembre 1870. Il suo scafo fu poi venduto per demolizione nel 1872 per £ 29.000.

Vascello "MONARCA" poi "RE GALANTUOMO"

Varato a Castellammare di Stabia il 5 giugno 1850

Dislocamento: 3669 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 58,40 × 15,50

Tre ponti

Due batterie coperte

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: L cannoni da 30 libbre F.L.

XXVIII obici Paixhans da 30 libbre F.L.

VI cannoni da 60 libbre a bomba Myllar F.L.

Equipaggio: 1 C.V. al comando, 1 C.F., 5 T.V., 5 A.V., 1 Cappellano, 3 Chirurghi, 2 Pratici di chirurgia, 3 Contadori, 3 Ufficiali Reggim. R.M., 5 Piloti, 6 Nostromi, 12 Guardiani, 10 Timonieri, 342 Marinai, 1 Contestabile, 20 Sottufficiali cannonieri, 116 Cannonieri, 13 Sottufficiali Reggim. R.M., 4 Tamburi, 93 Soldati Reggim. R.M., 5 Macchinisti, 5 Alunni macchinisti, 3 Maestri ascia, 1 Maestro opera sottile, 4 Calafati, 2 Bottari, 5 Maestri stiva, 1 Armarolo, 1 Maestro razione, 2 Dispensieri, 2 Cuochi, 1 Sonnotatore, 1 Fornaro, 6 Domestici Comando, 18 Domestici.

Impostato a fine novembre 1845, fu varato completo di tutti i ponti, meno il cassero, alla presenza del re Ferdinando II, della Regina Maria Teresa, del duca di Calabria, dei conti di Trani e di Caserta («Giornale del Regno delle Due Sicilie» 6 giugno 1850. Il Gallizioli incorre in errore stabilendo la data del varo al 5 agosto 1858). Alla costruzione era sprovvisto di macchine motrici, quindi era un vero vascello.

Il 10 giugno 1850 fu rimorchiato in darsena a Napoli per ultimare i lavori interni e l'armamento.

Rimase inattivo nel porto di Napoli allo sverno fino al 4 novembre 1852 al comando del C.F. Antonio Vitagliano, passando quindi in armamento. A fine 1858 andò in disarmo a Castellammare di Stabia per modifiche agli alberi maggiori e per essere trasformato a elica, con l'installazione di 4 caldaie tubolari e una macchina a vapore Maudslay & Field di 450 cav. nom.

a movimento diretto, imbarcata a Londra il 17 giugno 1857 sul vapore "King William" comandato dal cap. Robert Woodworth, costata Lstg. 11.553/13/7.

Tornato in armamento il 10 luglio 1860 al comando del C.V. Giovanni Vacca, nella notte sul 13 agosto fu attaccato dalla pirocorvetta garibaldina "Tukery" che con 150 uomini tentò d'impossessarsene. L'azione di sorpresa non ebbe successo, essendo stata sventata all'inizio. Nel corso di essa si distinsero il C.F. Guglielmo Acton, comandante in seconda e gli A.V. Cesare Romano e Federico Negri.

Dal 6 agosto 1860 passò al comando del C.V. Giuseppe Flores.

Il 6 settembre 1860 non obbedì agli ordini del re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregato alla squadra sarda presente in rada a Napoli, tornando in armamento il 13 settembre ribattezzato "Re Galantuomo", al comando del C.V. Giovanni Vacca, con un equipaggio di 717 uomini. Il 17 ottobre 1860 lasciò Napoli, diretto a Genova, tornando il 30 ottobre in tre giorni, a rimorchio della pirocorvetta "Ercole".

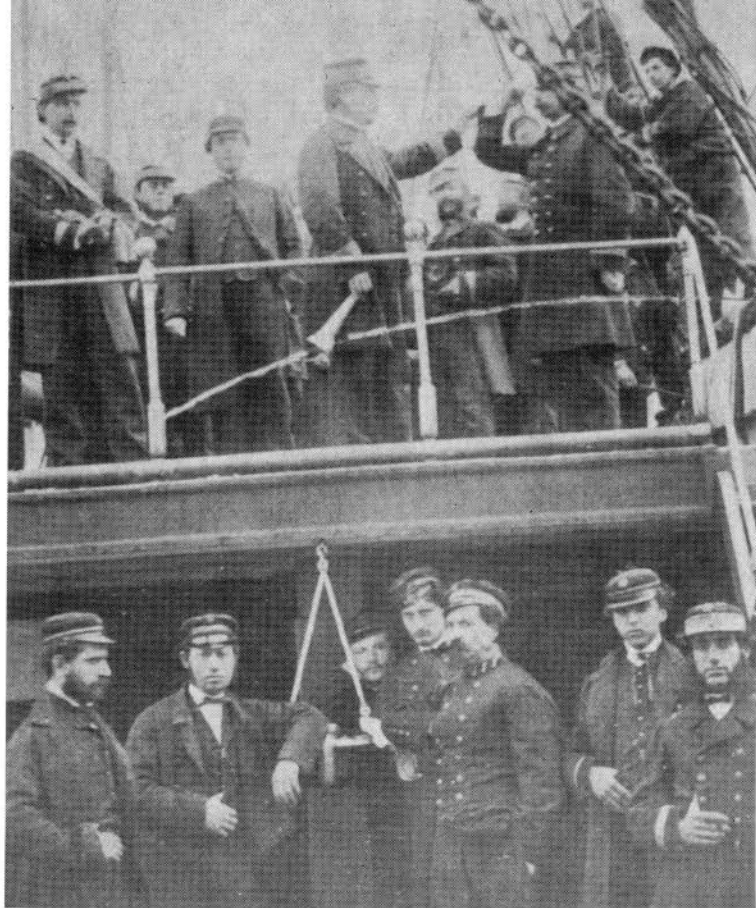
Il 27 gennaio 1861, al comando del C.V. Giraud, fu inviato a Mola di Gaeta, partecipando al blocco di Gaeta, in azione diretta il 3 febbraio contro le batterie di Ponente e il 5 contro quelle della Trinità. Rientrato a Napoli dopo la resa di Gaeta, il 4 marzo si trasferì in rada Contessa a Messina, per l'assedio di quella Cittadella, ancora in possesso dei Borbonici. L'11 marzo prese parte al bombardamento del bastione Blasco, entrando in porto a Messina il 14 marzo 1861 dopo la resa della Cittadella.

Il 17 marzo 1861 fu iscritto nel naviglio da guerra del Regno d'Italia classificato vascello di 3° ordine a elica.

Il 16 dicembre 1861 lasciò Genova diretto a Napoli, ove rimase fino al febbraio 1862, allorché andò in disarmo a Castellammare di Stabia, per il cambio dell'elica, ottenendo un aumento della velocità a 7-8 nodi.

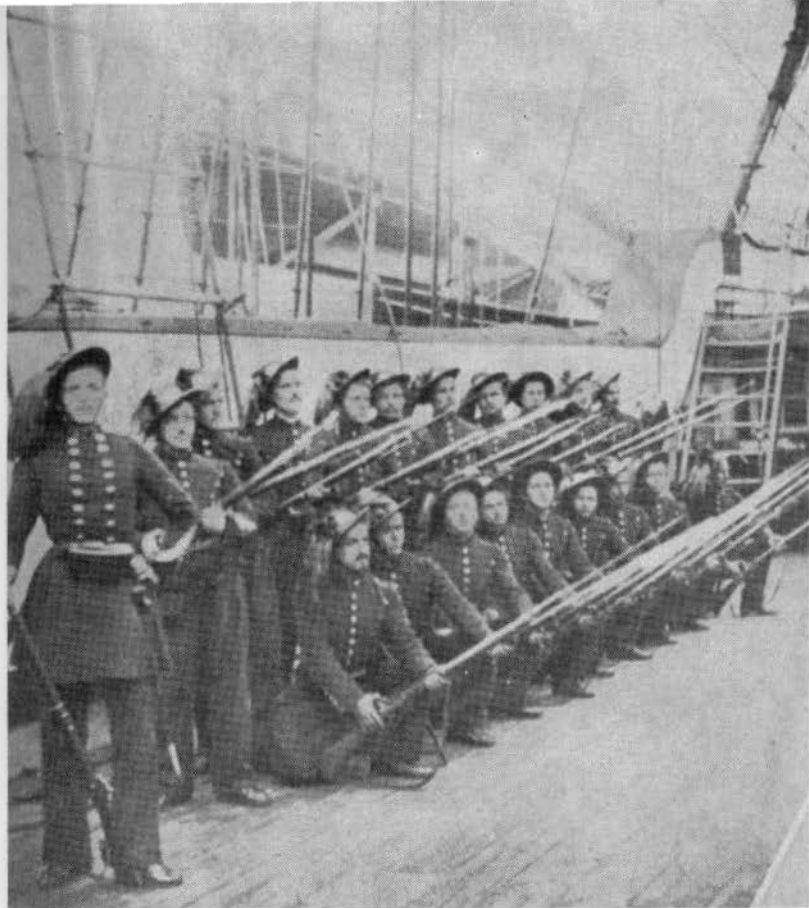
In armamento il 6 maggio 1862, al comando del C.V. Ulisse Isola nel luglio entrò a far parte della squadra di evoluzione agli ordini del V.A. conte G.B. Albini. Lasciata Napoli il 25 luglio, si recò a vela a Palermo e poi a Messina fino al 14 agosto, in servizio di vigilanza per impedire uno sbarco dei garibaldini sul continente.

Rientrato il 14 settembre 1862 a Genova il 29 dello stesso mese rese gli onori al re Vittorio Emanuele II che accompagna-



Sul "Re Galantuomo"
dopo la manovra di arri-
vo a New York il 7 gen-
naio 1864.





Un plotone di Fanteria di Marina sul "Re Galantuomo" nel 1864.



Essendosi nel Real Cantiere a Castellammare compiuto il nuovo Vascello a due ponti e mezzo, ch'era in costruzione, ne seguì jeri il varo nel modo più solenne.

Vi si condussero per la strada di ferro da Napoli, dove si trovavano fin dalla sera di unedì scorso, le LL. MM. con S. A. R. il Duca di Calabria, con le LL. AA. RR. i Conti di Trani e di Caserta con le altre Persone auguste della Reale Famiglia, e col Seguito corrispettivo nel quale andava compreso S. E. il Ministro Segretario di Stato della Guerra e Marina Ajutante Generale di S. M.

Giuntevi alle 10 antimeridiane, vennero alla Stazione accolte da quel Sotto-Intendente con altre potestà primarie del Distretto e della Città. **Ascese quindi in Reali Carrozze ed avviatesi**

al Cantiere, vi furono ricevute da' Generali della Real Marina e da quel Comandante con gli altri Uffiziali Superiori ivi di servizio.

S. M. il Re fu all'arrivo salutata con grandi acclamazioni dagl' innumerevoli spettatori di tutte le classi convenuti dalla Capitale e dalle adjacenze, tra' quali moltissimi forestieri si distinguono.

L'opera del varo s'iniziò allora, com'era giusto, religiosamente coll' Incruento Sacrificio, celebrato da Monsignor de Simone, Decano della Real Cappella Palatina, sull'Altare dell'apposita Cappella eretta in quel Regio Arsenal.

Terminata la Messa, S. E. Rev. il Cappellano Maggiore ed il Clero Palatino, usciti dalla Cappella, indirizzarono verso il Vascello, seguendo dalla M. S. e dal Reale Corteggio quella Sacra Processione.

Soffermatasi poi questa in acconcio sito presso la poppa del novello Legno da guerra, l'E. S. Rev. secondo i Santi Riti lo benedisse ed impose ed esso il nome di *Monarca*.

Compiutasi così la religiosa Cerimonia, le LL. MM. con la Real Famiglia e Corteggio collocarono in ben pavesata tribuna all'uopo costrutta, co' personaggi del Corpo Diplomatico e del Ministero di Stato che v'intervennero, co' Generali, e coll'Uffizialità dello Stato Maggiore.

L'Uffizialità della Squadra francese era ivi anche presente.

Tutti gli sguardi da quel punto affissarono al Vascello, che in sè univa tutti que' vantaggi che più recentemente ha l'arte in questo genere di costruzioni sperimentati, notandone ciascuno l'aspetto maestoso non men che la solida struttura. L'occhio tenea dietro alle operazioni che precedono ed apparecchiano il varo e che venivano regolate dal Costruttore in Capo del Legno, Generale Sabatelli, con quella superiore espertezza che si l'onora. Ben nasceva per qualche istante in taluni animi quella involontaria titubanza che in simili casi si prova, ma che veniva tosto sedata dalla confidenza nella troppo nota valentia e di chi comandava e di chi eseguiva.

All'una e un quarto il Vascello felicemente passava nel mare, e galleggiando sulle acque presentavasi ai riguardanti in tutta la sua sveltezza ad onta della sua mole, maggiormente ivi spiccando ogni bellezza della sua forma.

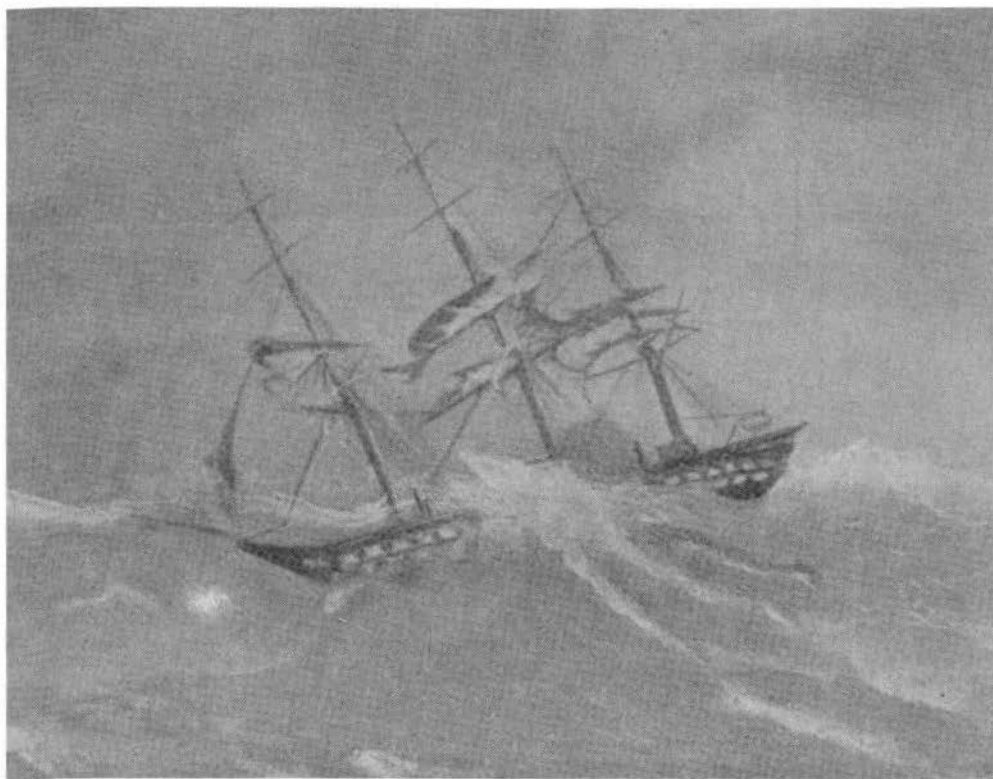
In quel momento indescrivibile l'affollata gente in un ebbro slancio di gioja alzò come scoppiante tuono il grido di *Viva il Re*, che ripetuto più e più volte, ebbe in tutti i cuori lietissimo rimbombo. E ben gli evviva a Lui s'indirizzavano che per mille e mille altri titoli meritandoli, per quello in ispecie li meritava di aver condotta con amorosa incessante sollecitudine la nostra Marina, come le nostre Armi di Terra, ad invidiabil grado d'istruzione e di lustro.

La Fregata Isabella, ancorata in quella rada, fece nel punto del varo una salva, alla quale si unirono i tiri a festa del Vascello Comandante la Stazione francese nella rada stessa; salutatione cui corrispose la medesima Reale Fregata.

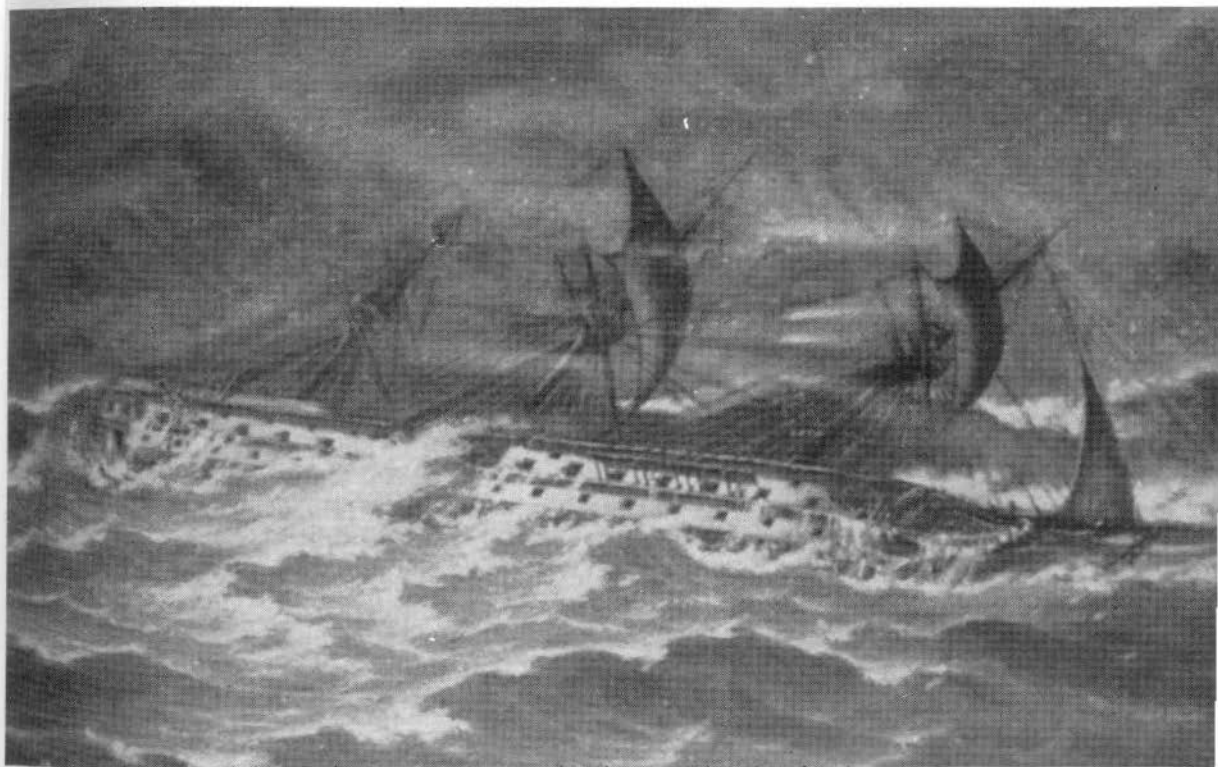
GIOVEDÌ 6 GIUGNO. ANNO 1850.

NUM. 122

Cronaca del vare del vascello "MONARCA" ("Giornale del Regno delle Due Sicilie" n.122 del 6 giugno 1850.



Il "Re Galantuomo" durante il fortunale nel Nord Atlantico nel marzo 1864.
(Quadro a olio del Luogotenente De Simone).



Il "Re Galantuomo" durante il fortunale nel Nord Atlantico nel marzo 1864.
(Quadro a olio di ignoto nel Museo storico navale di Venezia).

va la figlia principessa Maria Pia in partenza per Lisbona, sposa del re del Portogallo Luigi I.

Il 1° febbraio 1863 vi imbarcò nuovamente Giovanni Vacca col grado di C.A. al comando della divisione del Levante.

Partito da Napoli il 15 marzo 1863 per il Pireo, fu costretto a poggiare a Baia per il maltempo, proseguendo il 21 a vela alla volta di Messina, ove sostò il 24 e il 25, per dare fondo al Pireo il 31 marzo. Vi rimase fino al 13 agosto, rientrando a Napoli il 18.

Lasciò nuovamente Napoli il 5 settembre 1863 al comando del C.V. Ulisse Isola, con uno S.M. di 23 ufficiali e 634 sottufficiali e comuni, diretto a New York con lo S.M. e l'equipaggio per la pirofregata corazzata "Re d'Italia" in allestimento nei cantieri Webb.

Dopo aver sostato a Cagliari il 7 e l'8, a Gibilterra dal 12 al 17 settembre, a Funchal dal 21 al 29 ottobre, arrivò a New York il 7 gennaio 1864. Ne ripartì il 4 marzo diretto a Napoli. Incontrato un violento fortunale, per vari giorni non se ne ebbero notizie: soltanto il 16 marzo si seppe che una decina di giorni prima era stato avvistato dal clipper inglese "Star of the West" «in a sinking condition» a circa 250 miglia al largo delle Azzorre. Fu nuovamente avvistato il 13 marzo dalla nave inglese "Albion" col trinchetto e la mezzana ammainati e l'albero di gabbia troncato. Alfine dopo cinquantuno giorni dalla partenza da New York, il 25 aprile 1864 entrò a Gibilterra, standovi fino al 27 per fare ritorno a Napoli il 4 maggio. In disarmo dal 31 maggio entrò in bacino a Castellammare di Stabia fino al 16 agosto 1864. Rialberato a Castellammare di Stabia dal 18 aprile al 20 giugno 1865, fu riarmato il 16 luglio nave scuola allievi cannonieri al comando del C.V. Luigi Buglione di Monale, trasferendosi il 25 luglio a La Spezia, che lasciò il 25 ottobre per il Golfo Palmas, ove rimase alla fonda fino all'11 novembre, per recarsi quindi a Cagliari, da dove partì il 16 a vela diretto a La Spezia.

Il 21 gennaio 1866, al comando del C.V. Enrico de Viry, si trasferì da La Spezia a Napoli, restandovi fino al 3 marzo, per tornare a Genova e quindi a La Spezia il 26, passando in disponibilità.

Riarmato il 1° maggio 1866 arrivò a Genova il 9 con gli allievi del 2° corso scuola cannonieri.

Il 17 maggio 1866 fu dislocato a Taranto col nuovo armamento di: IV cannoni da 160 libbre F.R., VI cannoni da 200 libbre F.L., II obici da 200 libbre F.L., XXIV cannoni da 160 libbre F.L., IV cannoni da 120 libbre F.R. e VII cannoni da 8 libbre B.R. su affusto.

Dopo essersi recato ad Ancona il 2 agosto, rientrò a Taranto e quindi il 25 novembre 1866 passò al comando del C.F. Simone di St Bon.

Nave scuola allievi cannonieri fino al 1871, poi nave ammiraglia del 1° Dipartimento dal dicembre 1871 al 1874, andò in disarmo il 1° gennaio 1875, per essere radiato dal naviglio da guerra col R.D. 31 marzo 1875, utilizzato ancora per qualche tempo come nave caserma.

Avviso a ruote "NETTUNO"

Varato in Inghilterra nel 1833

Dislocamento: 220 tonn.

Scafo in legno 131' x 21' (in piedi inglesi)

Un ponte di coperta

Tre alberi a vele auriche e bompresso

Macchina a bassa pressione 180 cav. nom.

Propulsione a ruote articolate - Un fumaiolo

Armamento all'origine: IV cannoni da 6 libbre B.L.

Consegnato a Napoli il 27 luglio 1834, proveniente da Falmouth, al comando del T.V. Antonio Bracco.

Prestò servizio per la Real Marina napoletana dal luglio 1834 al maggio 1836, allorché venne ceduto alla «Delegazione Reale dei Pacchetti a vapore», iniziando il suo servizio il 30 giugno 1836 da Napoli per Palermo e successivamente da Napoli a Civitavecchia, Livorno, Genova e Marsiglia, al comando dell'A.V. Luigi Chrétien e poi dell'A.V. Mariello, del 1° pilota Vincenzo Paturzo e dell'A.V. Luigi Russo.

Nel dicembre 1836 fu distolto dal servizio per la «Delegazione Reale» per scortare a Venezia il Sovrano, imbarcato sul "Ferdinando II", facendo ritorno a Napoli il 28 gennaio 1837. Disciolta la «Delegazione Reale» effettuò un ultimo viaggio l'11 marzo 1839 e tornò a far parte del naviglio da guerra delle Due Sicilie. Il 21 maggio 1843 al comando del T.V. Pietro Costantino soccorse un legno da guerra a vapore inglese investito nel canale di Procida.

Dal 30 settembre 1843 prestò servizio postale di Stato, gestito dall'«Amministrazione Generale delle Poste e dei Proccacci».

Il 25 gennaio 1848 imbarcò a Napoli l'ex Ministro della Polizia Francesco Saverio del Carretto inviato in esilio dal re Ferdinando II e quindi, dopo lo scoppio dei moti rivoluzionari in Sicilia, tornò nuovamente a far parte del naviglio da guerra.

Il 3 marzo 1848 trasportò a Malta Msg. Cocle, confessore del re Ferdinando II, tornando a Napoli il 14 dello stesso mese.

Partecipò quindi alle azioni navali contro la Sicilia insorta, dall'agosto al settembre 1848, al seguito della divisione

comandata dal Brigadiere Pierluigi Cavalcanti e successivamente con la squadra che operò nelle acque dell'isola fino alla resa di Messina nel settembre 1849.

Dal 5 gennaio al 10 novembre 1850, al comando del 1° pilota Gabriele Altieri, restò «in commisione reale».

Demolito nel 1858, la sua macchina venne installata sull'avviso "Sirena" nel novembre 1858.

Avviso a ruote "PALINURO"

Varato a La Ciotat nel 1843

Dislocamento: 586 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. $49,84 \times 8,26$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre con bompresso

Macchina a bassa pressione 200 cav. nom.

Propulsione a ruote articolate - Un fumaiolo

Armamento (1849): II cannoni da 60 libbre a Bomba Mylar F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.

II cannoni da 12 libbre B.L. su affusto (da sbarco)

Consegnato a Napoli il 29 aprile 1844, entrò in servizio il 5 giugno, al comando del 1° pilota Gabriele de Rosa, gestito dall'«Amministrazione Generale delle Poste e dei Procacci».

Prestò servizio postale di Stato fra Napoli e la Sicilia sino ai primi di gennaio 1848, allorché, scoppiati i moti rivoluzionari a Palermo, il 14 gennaio fu aggregato alla squadra agli ordini del conte d'Aquila, inviata nelle acque della Sicilia settentrionale di scorta al convoglio che trasportava le truppe del Maresciallo de Sauguet. Dopo la rotta dei Quattroventi, imbarcò a Solanto gli sbandati dell'esercito regio, rientrando a Napoli il 31.

Il 25 aprile 1848 trasportò a Livorno una Commissione dell'esercito borbonico guidata dal Capitano del Genio Sponzilli, incaricata di recarsi al Q.G. del re Carlo Alberto per le trattative dell'invio in Lombardia del Corpo di spedizione napoletano.

Tornò nelle acque della Sicilia dal marzo al maggio 1849 fino alla capitolazione di Palermo.

Ai primi di aprile 1851 fu disarmato per la sostituzione delle caldaie con altre nuove costruite nelle officine di Pietrarsa.

Il 7 settembre 1860 non obbedì agli ordini del re Francesco II di seguirlo a Gaeta e venne aggregato alla squadra sarda a Napoli.

Il 17 marzo 1861 venne iscritto nel naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato corvetta di 2° rango a ruote, restando in disarmo nella darsena militare di Napoli. Ormai inservibile, nel giugno 1863 il suo scafo fu venduto per demolizione.

Fregata "PARTENOPE"

Varata a Castellammare di Stabia il 17 novembre 1834

Dislocamento: 2583 tonn.

Scafo in legno con carena foderata in rame m. $56,50 \times 13,90$

Due ponti

Due batterie, una coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXVI cannoni da 24 libbre F.L.

IV cannoni da 60 libbre a bomba tipo
Myllar in batteria

XX obici da 30 libbre F.L. in coperta

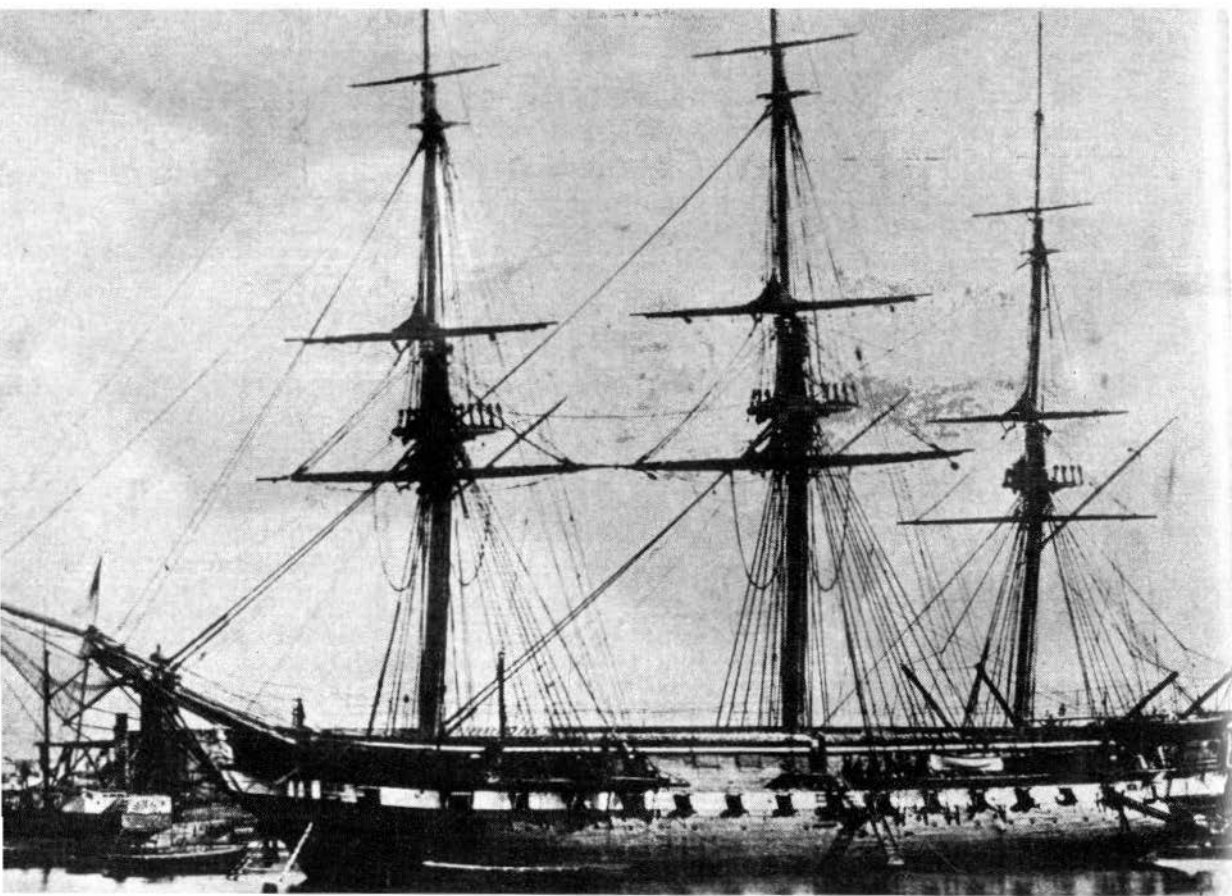
Equipaggio: 420 uomini

Dopo il varo fu rimorchiata nella darsena di Napoli il 15 dicembre 1834, per l'allestimento. Il 2 gennaio 1838, al comando del C.V. Gaetano Imbert, si recò a Gaeta insieme alla fregata "Urania" sostandovi fino al 21. Il 17 novembre dello stesso anno imbarcò a Napoli 20 ufficiali e 538 uomini del 10° reggimento fanteria di linea e li trasportò a Palermo; si recò quindi il 21 a Trapani, facendo ritorno a Palermo il 27 e a Napoli i primi di dicembre.

In armamento dal 7 gennaio 1839, al comando dello stesso Imbert, nave scuola del Real Collegio di Marina. Nel giugno 1840 fece parte della squadra di evoluzione agli ordini del Brigadiere Alfonso Sozj Carafa, manovrando nelle acque del golfo di Napoli fino al 10 ottobre allorché si recò a Palermo. Ne ripartì il 14 per effettuare altre manovre ed esercitazioni a fuoco nel golfo, scortando poi il 28 ottobre il vascello "Vesuvio", col Sovrano, fino a Siracusa, ove sostò fino al 10 dicembre, facendo ritorno a Napoli il 15.

Il 29 ottobre 1840 tornò a Palermo, questa volta comandata dal C.F. Lucio di Palma, di conserva col brigantino "Principe Carlo".

Il 7 luglio 1842 lasciò Napoli di scorta alla "Cristina" sulla quale erano imbarcati i Sovrani, diretti a Palermo. Tornata a Napoli il 22, ripartì l'8 agosto, nuovamente di scorta ai Sovrani, che sul "Vesuvio" si recavano a Messina assieme all'Infante di Spagna, facendo ritorno a Napoli il 25 agosto.



La fregata "PARTENOPE"

Nel maggio 1843, sempre al comando del di Palma, entrò a far parte della divisione che, agli ordini del C.V. Raffaele de Cosa, formata dal vascello "Vesuvio" e dalle fregate "Amalia" e "Regina Isabella" doveva accompagnare a Rio de Janeiro la principessa Teresa Cristina di Borbone, dopo il suo matrimonio per procura con l'imperatore Dom Pedro II del Brasile, avvenuto il 30 maggio. Lasciò Napoli il 1° luglio, arrivò a Rio de Janeiro il 3 settembre, ripartì il 15 ottobre e rientrò a Napoli il 24 dicembre 1843.

Il 30 agosto 1848, al comando del C.F. Roberto Bracco, partì da Napoli con la divisione agli ordini del Brigadiere Pierluigi Cavalcanti, che trasportava in Sicilia le truppe del Corpo di spedizione del Tenente Generale Carlo Filangieri, principe di Satriano.

Tornò in Sicilia nel marzo 1849 con le truppe del secondo Corpo di spedizione dello stesso Generale Filangieri, restandovi fino al 15 maggio, allorché Palermo si arrese alle forze regie.

Il 15 aprile 1850 al comando del C.V. Giovan Battista Lettieri, trasportò truppe a Siracusa, ove tornò dal 1° al 15 luglio.

Fu nave scuola degli allievi del Real Collegio di Marina nel 1855 al comando del C.V. Pietro Costantino e poi nel 1857 del C.V. Emanuele Marin. Il 16 maggio 1860, al comando del C.V. Tommaso Cossovich, fu inviata in servizio di vigilanza foranea nelle acque della Sicilia occidentale, assieme alla pirocorvetta "Stromboli" e al vapore mercantile requisito "Capri". L'11 maggio era al largo di Marsala allorché giunsero il "Lombardo" e il "Piemonte" con i Mille di Garibaldi. Presa a rimorchio dal "Capri" si accostò al porto di Marsala e dopo avvenuto lo sbarco dei Garibaldini, prese possesso del "Piemonte" investito nell'avamposto di Marsala. Si trasferì quindi in rada a Palermo, ove il 25 maggio il Cossovich intervenne presso il V.A. George Rodney Mundy al comando del vascello inglese "Hannibal" perchè fossero iniziate le trattative per una tregua d'armi fra le forze regie e quelle garibaldine.

Rientrata a Napoli il 21 giugno 1860 a rimorchio della pirofregata "Ettore Fieramosca", il 6 luglio passò al comando del C.V. Napoleone Scrugli. Fu una delle poche unità della Marina napoletana rimaste fedeli al re Francesco II che, al comando del C.V. barone Roberto Pasca, si trasferì a Gaeta il 7 settembre 1860.

Era allora equipaggiata con: 1 C.V. comandante, 1 C.F. comandante in seconda, 3 T.V., 3 A.V., 2 G.M., 1 Tenente Reggimento Real Marina, 1 Contadore, 1 Cappellano, 2 Chirurghi, 2 Pratici chirurgia, 3 Piloti, 1 Nostromo, 10 Guardiani, 1 Capo timoniere, 5 Timonieri, 1 Maestro di stiva, 234 Marinai, 1 Contestabile, 8 Sottufficiali cannonieri, 72 Cannonieri, 9 Sottufficiali Real Marina, 54 soldati reggimento Real Marina, 13 Maestri, 1 Maestro razione, 1 Dispensiere, 2 Cuochi, 1 Fornaro, 1 Sonnotatore e 13 Domestici. (A.S.N. Sez. Marina).

Durante l'assedio di Gaeta, nel novembre 1860 avendo subito gravi danni in un'azione di bombardamento da parte della squadra sarda, il suo equipaggio venne sbarcato quasi al completo e aggregato alle batterie di terra. Dopo la resa di Gaeta, il 20 febbraio 1861 fu rimorchiata a Napoli dalla pirofregata "Fieramosca" e il 17 marzo 1861 venne iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia con la classifica di fregata a vela di 1° ordine, poi declassata al 2° rango con D.M. 14 giugno 1863.

Nave scuola cannonieri dal 13 gennaio 1864, al comando del C.V. Vittorio Arminjon, armata con XII cannoni da 40 libbre F.L., IV cannoni da 80 libbre F.L., IV cannoni da 40 libbre F.R., IV obici da 20 libbre F.L. in batteria, II obici da 20 libbre F.L., II cannoni da 160 libbre F.R., II cannoni da 40 libbre F.L. in batteria scoperta (Ordinanza N. 294 del 14 dicembre 1863).

Il 22 febbraio 1864 fu rimorchiata a Baia dalla cannoniera "Varese" partendo il 25 aprile per La Maddalena fino al 2 maggio, poi alle Bocche di Bonifacio, rientrando a La Maddalena il 7 maggio, a Livorno il 25 e quindi a La Spezia, ancorata nel golfo delle Grazie. Il 16 dicembre 1864 si trasferì a Genova fino al 12 gennaio 1865, tornò quindi a La Spezia e il 3 marzo 1865 passò al comando del C.V. Luigi Buglione di Monale recandosi nel Golfo Aranci, per esercitazioni di tiro, facendo ritorno a La Spezia il 15 per poi trasferirsi a Genova l'11 aprile, fino al 31 maggio e infine a La Spezia il 3 giugno e a Napoli il 20, nave ammiraglia del 2° Dipartimento, al comando del C.F. Antonio Gogola e poi del C.F. Alessandro Baio fino al 23 novembre 1866.

Disarmata il 12 marzo 1867 venne radiata dal naviglio da guerra col R.D. 22 aprile 1868, n. 4355, utilizzata come magazzino galleggiante fino al 18 luglio 1869.

Avviso a ruote a vapore "PELORO"

Varato a Pitcher North (Inghilterra) nel 1841

Dislocamento: 292 tonn.

Scafo in legno m. 44,10 × 5,97

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Macchina (1842): Stephenson 120 cavalli a bassa pressione

Propulsione a ruote articolate

Un fumaiolo all'origine. Due fumaioli dal 1863

Armamento (1849): VI cannoni da 9 libbre F.L.

Equipaggio (1849): 47 uomini

Fu consegnato a Napoli il 3 luglio 1842, gestito dall'Amministrazione delle Poste e dei Procacci, al comando del 1° pilota Luigi Benincasa. Di ritorno dal suo primo viaggio a Palermo, diretto a Napoli, il 18 luglio 1842 fu investito dal gemello "Lilibeo", riportando gravi danni allo scafo. Fu rimorchiato a Napoli e ivi riparato in arsenale.

Prestò servizio postale di Stato fra Napoli, Lipari, Villa San Giovanni e Messina fino al 2 febbraio 1847.

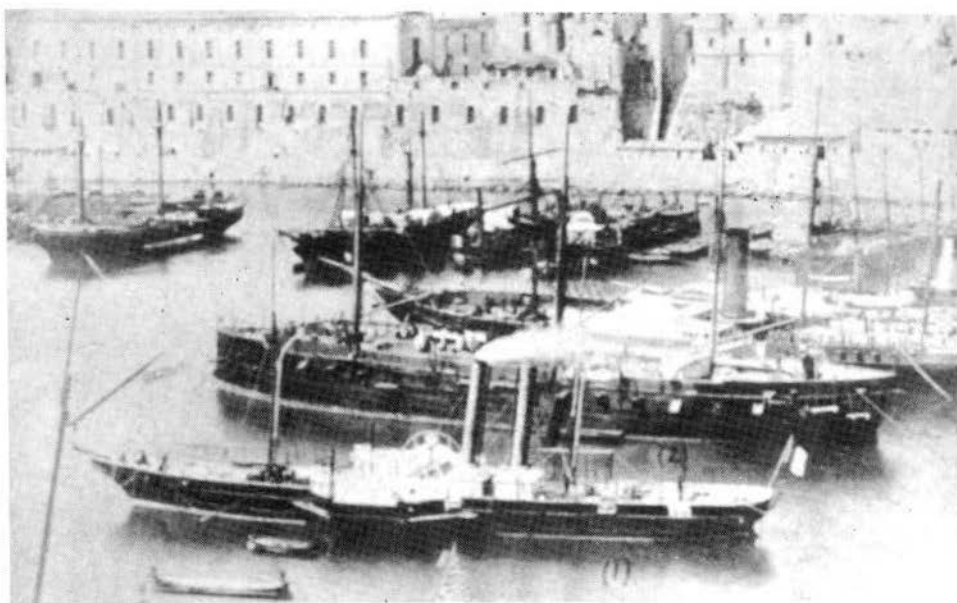
Scoppiati ai primi di gennaio 1848 i moti rivoluzionari in Sicilia, trovandosi in porto a Palermo fu catturato dagli insorti armato con alcuni cannoni di piccolo calibro ed equipaggiato con quattro ufficiali e 32 uomini di bassa forza.

A fine agosto 1848 fu inviato a Livorno per caricarvi armi e munizioni e quindi il 13 settembre trasportò da Palermo a Messina la Commissione degli insorti incaricata di trattare col Generale Carlo Filangieri la resa della capitale dell'isola.

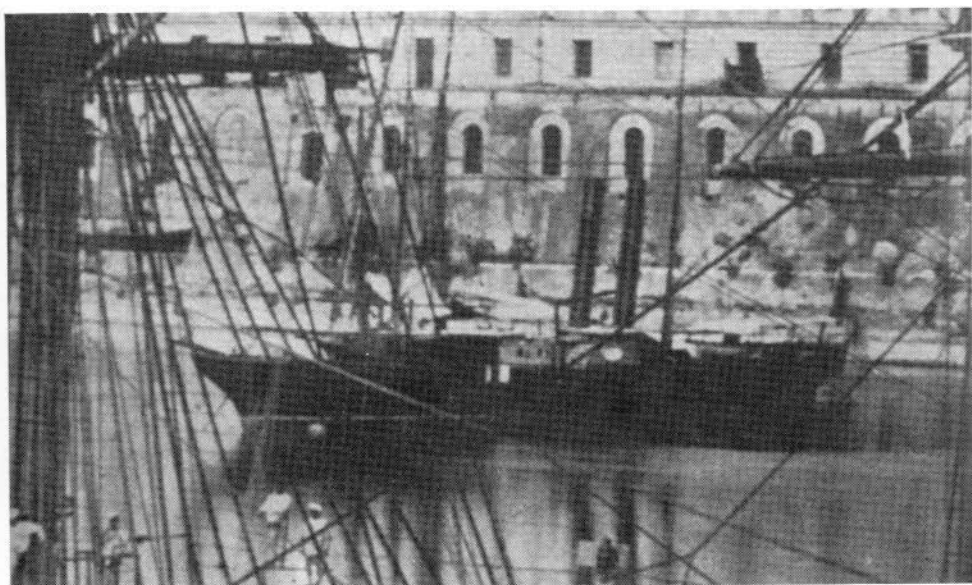
Entrò a far parte del naviglio da guerra delle Due Sicilie nell'aprile 1849 e dopo la resa di Catania trasportò a Reggio i feriti dell'esercito regio.

Il 18 marzo 1851 trasportò servi di pena al bagno penale di Procida, comandato dal 1° pilota Luigi Balsamo fino al 20 novembre e poi dal 2° pilota Luigi Visco. Il 16 maggio 1855 ne assunse il comando il T.V. Carlo Flores e il 13 ottobre trasportò detenuti a Santo Stefano, recandosi quindi a Gaeta per imbarcare truppe per Napoli.

Nel 1857 venne disarmato per essere allungato sullo scalo di alaggio a Castellammare di Stabia e dotato di nuove caldaie



Il "PELORO" nella darsena militare di Napoli con due fumaioli,
dopo i lavori di trasformazione del 1863.



Il "PELORO" in disarmo nella darsena militare di Napoli verso il 1870.

e una macchina a bilanciere costruita nelle officine di Pietrarsa.

Il 6 marzo 1860 passò al comando del T.V. Giovanni Vacca.

All'atto della proclamazione del Regno d'Italia il 17 marzo 1861 si trovava ai lavori a Castellammare di Stabia, ove fu varato per la seconda volta nell'aprile 1861, entrando a fare parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia classificato avviso di 2° ordine a ruote, armato con I cannone da 16 libbre B.R. e II cannoni da 5 $\frac{1}{2}$ libbre B.R.

In disarmo nel 1863 per lavori in macchina e caldaia, il fumaiolo venne sostituito con altri due sottili e ravvicinati.

Fino al 1865 la sua attività fu limitata a servizi locali a Napoli; in armamento dal 25 gennaio 1865 al comando del 1° pilota Federico Cafiero, il 31 si recò a Gaeta. Tornato a Napoli, il 17 febbraio passò al comando del L.T.V. Orazio Sanminiatielli, partendo il 28 per Messina e Siracusa, ove sostò dal 1° al 10 marzo recandosi a Capo Passero per sbarcarvi truppe. Lasciata Siracusa il 12 marzo si recò a Lampedusa, tornando poi a Messina, da dove parti l'8 maggio per Palermo. Il 20 si trasferì con la squadra di evoluzione ad Algeri, ove sostò fino al 29 maggio, rientrando il 31 a Cagliari e il 2 giugno 1865 a Napoli.

Partito il 6 luglio, fu costretto a rientrare a Napoli per una improvvisa avaria in macchina, ripartendo il 22 per Catania, ove rimase di stazione fino al 6 settembre, per recarsi a Siracusa, ad Augusta il 12, a Catania il 13, facendo ritorno a Messina il 22.

Lasciata Messina l'11 ottobre, destinato alle isole Jonie, arrivò a Zante il 13, a Patrasso il 18, a Itaca il 20 e a Corfù fino al 31 ottobre 1865. Tornato a Brindisi, ripartì il 1° novembre per Corfù e Patrasso, ove stazionò fino al 7 dicembre, recandosi il 27 novembre a Capo Drepanon con un barcone.

Partito da Patrasso il 7 dicembre, tornò a Corfù fino al 9, proseguendo per Scutari il 10, le foci della Boiana e Antivari fino al 12, rientrando a Brindisi il 13 e ad Ancona il 23 dicembre 1865.

Partito il 12 gennaio 1866, fu costretto a rientrare ad Ancona per avaria in macchina, ripartendo il 14 per Brindisi, ove sostò fino al 22. Si recò quindi nuovamente a Corfù, proseguendo il 29 per Malta e rientrando a Napoli il 4 febbraio 1866. Passato al comando del L.T.V. Enrico Accinni fu adibito al servizio di vigilanza foranea nelle isole Pontine fino ai primi di agosto 1866.

Tornato in Sicilia, rimase di stazione a Messina fino al 9 marzo 1867, recandosi alle isole Lipari e tornando a Messina l'11. Il 24 marzo 1867 andò in soccorso del brick ellenico "Sofia" investito a Capo Passero per forza di mare, tornando in rada Piliero il 25 con i naufraghi. Rimase di stazione a Messina fino al 7 aprile, trasferendosi quindi a Napoli, da dove partì il 12 aprile 1867, al comando del L.T.V. Raffaele Corsi, in servizio di vigilanza lungo le coste laziali, con base a Gaeta, per gli avvenimenti nello Stato pontificio che portarono allo scontro di Mentana. Tornato a Napoli il 15, disarmò il 20 aprile 1867.

Riarmato il 1° maggio 1868 al comando del L.T.V. Napoleone Canevaro, si recò a Messina e quindi a Siracusa il 3 maggio, tornando il 6 a Napoli e disarmando nuovamente il 7.

Riarmato il 18 aprile 1869 al comando del L.T.V. Ferrari, trasportò barili di polvere da sparo a Baia, che lasciò il 20 per Trapani e Favignana, ove stazionò fino al 20 giugno. Rientrato a Trapani, partì il 24 per Napoli, ove disarmò il 21 agosto 1869.

Tornato in armamento fu adibito a servizi di uso locale e per le isole Pontine (A.S.N. Sez. Marina G.U.B. nn. 196 a 198).

Disarmato il 1° gennaio 1875, fu radiato dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 31 marzo 1875, n. 2423).

Brigantino "PRINCIPE CARLO" poi "TRONTO"

Varato a Castellammare di Stabia il 23 marzo 1828

Dislocamento: 414 tonn.

Scafo in legno m. $32,48 \times 9,93$

Un ponte di coperta

Due alberi a brigantino-goletta e bompresso

Armamento (1847): XXVIII carronate da 24 libbre F.L. in coperta

II obici Paixhans da 30 libbre F.L.

In armamento il 25 luglio 1828 al comando del C.F. Vincenzo Lettieri con un equipaggio di 152 uomini, compreso il comandante.

Partito per Gaeta col Principe di Capua e il suo Ufficiale addetto C.V. Tarallo, rientrò a Napoli il 31 luglio 1828.

Il 14 agosto 1828, al comando dello stesso Lettieri, fece parte della divisione agli ordini del C.V. Alfonso Sozj-Carafa, inviata nelle acque di Tripoli per una dimostrazione di forza contro il Bey di quella Reggenza. Il 27 settembre assieme alla fregata "Regina Isabella" e alla corvetta "Cristina", incontrata nel canale di Sicilia la goletta tripolina "Mabrouka", cooperò alla sua cattura e al rimorchio della stessa a Trapani.

Il 17 luglio 1830 lasciò Napoli con le fregate "Amalia" e "Regina Isabella" e il pacchetto "S. Antonio", diretto a Genova, ove il 24 luglio imbarcò le carrozze e il bagaglio del Re, della Regina e degli altri dignitari di Corte, rientrando a Napoli il 29 luglio, di scorta alla "Regina Isabella", che aveva a bordo i Sovrani e i Principi Reali, reduci da un lungo viaggio a Madrid e a Parigi.

Nel febbraio 1832 fu adibito a cordone sanitario nello Jonio al comando del C.F. Letterio Longo, rientrando a Napoli il 9 giugno.

Il 15 dicembre 1832 arrivò a Genova, di scorta alla "Regina Isabella": partito il 26 fece ritorno a Napoli il 30.

Il 22 gennaio 1833, ancora al comando del Longo, trasportò a Palermo il Conte di Siracusa, nominato Luogotenente del Re in Sicilia.

Il 23 marzo 1833 lasciò Napoli assieme alla fregata "Regina Isabella" e al brigantino "Zeffiro" diretto a Tunisi, ove si

uni alla squadra sarda comandata dal C.A. de Viry, per una dimostrazione di forza contro il Bey di quella Reggenza, rientrando a Napoli il 24 maggio.

Il 3 settembre 1833 trasportò a Tunisi il Console delle Due Sicilie cav. Gerardi e la famiglia.

Il 26 agosto 1834, al comando del C.F. de Mase, lasciò Napoli diretto ad Algeri, facendo ritorno il 6 settembre.

Il 18 novembre dello stesso anno, al comando del C.F. Lucio de Palma, si recò a Tripoli.

Nell'ottobre 1837 fu inviato di perlustrazione al largo delle coste di Terra d'Otranto, di Albania e a Corfù, assieme all'avviso a ruote "Ferdinando II", in difesa dei legni mercantili «di Real bandiera» contro i pirati barbareschi.

Il 5 novembre 1838, al comando del C.F. Luigi Jauch, trasportò a Palermo una compagnia del 5° fanteria di linea, tornando a Napoli con un'altra compagnia della «Gran Guardia».

Durante il 1843-1844 in disarmo per lavori di raddobbo e restauro.

Il 27 aprile 1848, al comando del T.V. Emanuele Petromasi, partì da Napoli con la divisione agli ordini del Brigadiere Raffaele de Cosa, inviata in Adriatico per cooperare con la squadra sarda al blocco di Venezia e di Trieste, contro gli Austriaci. Vi rimase fino al 12 giugno, richiamato a Napoli con le altre unità, per ordine del re Ferdinando II.

In armamento il 1° maggio 1850 al comando del T.V. Luigi del Core per una campagna di istruzione con gli aspiranti G.M. Passato al comando del C.F. Napoleone Scrugli, il 1° giugno 1851 lasciò Napoli per un'altra campagna d'istruzione con gli allievi del Real Collegio di Marina assieme all'"Amalia", alla "Cristina" e ai brigantini "Intrepido", "Valoroso" e "Zeffiro".

Nel luglio 1854 fu adibito al servizio di contumacia a Nisida.

L'8 giugno 1857, al comando del T.V. Antonio Bracco, partì per Messina a rimorchio della pirocorvetta "Stromboli" per la posa del cavo elettrico sottomarino fra Punta Faro e Torre Cavallo: rientrò a Messina il 30 novembre 1857 a rimorchio della pirofregata "Veloce".

Il 7 settembre 1860, entrato Garibaldi a Napoli, non obbedì agli ordini del re Francesco II e fu aggregato alla squadra sarda presente nelle acque del golfo di Napoli.

Ribattezzato "Tronto", il 13 marzo 1861 fu rimorchiato a Messina dall'avviso "Aquila" per la posa del cavo sottomarino fra Ganzirri e Punta Pezzo. Il 17 dello stesso mese entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato brigantino.

In disarmo nella darsena militare di Napoli, adibito a bagno penale flottante, fu radiato dai quadri del naviglio militare col R.D. 17 aprile 1865 n. 2249.

Il suo scafo venne offerto in vendita all'asta pubblica a Pozzuoli il 13 ottobre 1866.

Fregata a vela (poi a elica) "REGINA"

Varata a Napoli il 19 agosto 1840

Dislocamento: 2908 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 68,50 × 14,10

Due ponti

Una batteria coperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento: XXVI cannoni da 24 libbre F.L.

IV cannoni a bomba Myllar da 60 libbre F.L. in
batteria

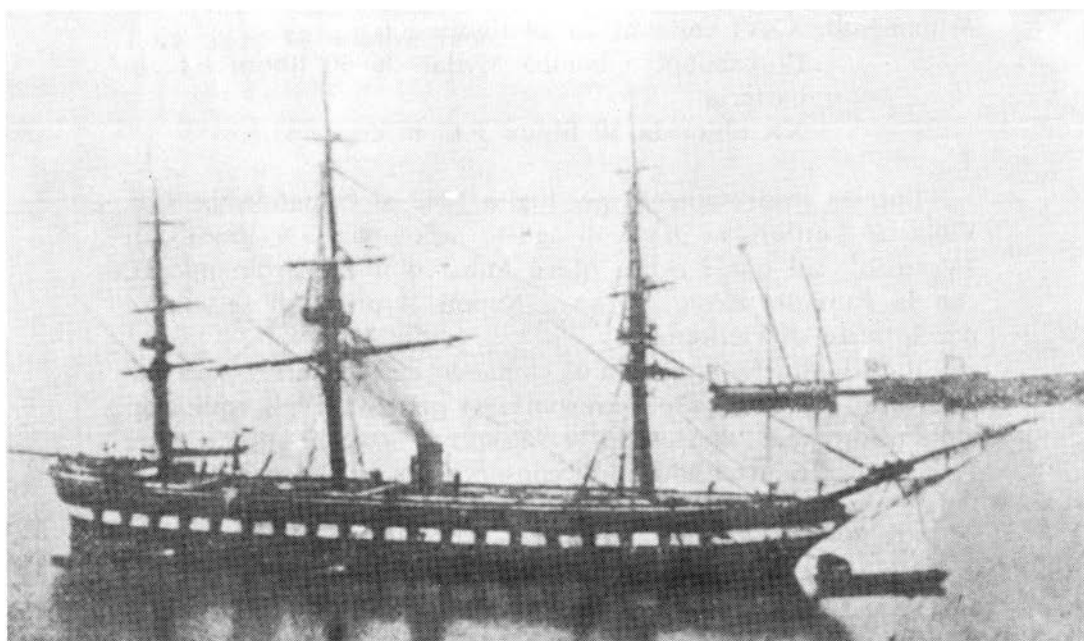
XX obici da 30 libbre F.L. in coperta

Entrata in armamento nel luglio 1842 al comando del C.F. Vincenzo Lettieri, ai primi di agosto accompagnò a Messina il "Vesuvio" sul quale aveva preso imbarco il re Ferdinando II, con la Famiglia Reale. Tornò a Napoli ai primi di settembre per le feste di Piedigrotta.

Il 1° luglio 1843, ancora al comando del Lettieri, lasciò Napoli diretta a Londra per trasportarvi gli S.M. e gli equipaggi delle pirofregate "Guiscardo" e "Tancredi" colà in allestimento. Fino a Capo Spartel viaggiò di conserva con la divisione napoletana e quella brasiliana di scorta alla principessa Teresa Cristina di Borbone che si recava a Rio de Janeiro, dopo le nozze per procura con l'imperatore del Brasile Dom Pedro II. Partì da Gravesend il 22 agosto 1843, sostò a Plymouth per maltempo fino al 2 settembre e fece ritorno a Napoli il 26 settembre 1843.

Il 19 giugno 1844 entrò a far parte della squadra di evoluzione formata dal "Vesuvio", dalle fregate "Partenope", "Urania" e dalla corvetta "Cristina". Manovrò nelle acque del golfo di Napoli sino alla fine di luglio, per poi scortare a Palermo il Re imbarcato sul "Vesuvio". Vi ancorò il 27 luglio e ne ripartì il mese seguente, tornando a Napoli il 4 agosto.

Il 27 aprile 1848, al comando del C.F. Vincenzo Lettieri, partì da Napoli con la divisione agli ordini del Brigadiere Raffaele de Cosa, diretta in Adriatico per unirsi alla squadra sarda che operava il blocco di Venezia contro gli Austriaci. Arrivata ad Ancona il 10 maggio, proseguì il 15 per Venezia, ove restò in rada fino al 13 giugno, allorché le unità borboniche furono richiamate a Napoli per ordine del Sovrano.



La pirofregata "REGINA" dopo la trasformazione.

Il 30 agosto del 1848 lasciò nuovamente Napoli assieme alle fregate "Amalia" e "Isabella", sei pirofregate, due pirocorvette, cinque vapori mercantili requisiti e trentotto unità sottili, agli ordini del Brigadiere Pierluigi Cavalcanti con le truppe del Corpo di spedizione del Generale Carlo Filangieri, inviate in Sicilia per «riportare l'ordine e la giustizia nei Dominj al di là del Faro».

Il 2 settembre 1848, a rimorchio della pirofregata "Carlo III" iniziò a sbarcare le truppe a Contessa presso Messina bombardando il bastione Blasco. Il 10 prese parte con l'"Amalia" e la "Isabella" al blocco di Palermo, terminato il 14 allorché fu sottoscritta la tregua d'armi fra il Governo provvisorio siciliano e il Generale Filangieri.

Tornò nelle acque della Sicilia partendo da Napoli il 30 marzo 1849 con le fregate "Amalia" e "Isabella", sei pirofregate, una pirocorvetta, due avvisi a ruote e sette vapori mercantili requisiti, diretta a Messina con le truppe del 2° Corpo di spedizione. Restò nelle acque della Sicilia orientale e settentrionale sino all'entrata delle truppe regie a Palermo il 14 maggio 1849 e quindi fece ritorno a Napoli.

L'11 novembre 1848 trasportò a Napoli 23 cannoni, 1811 fucili e 7026 palle di cannone, predati a Messina, dopo la resa.

Nell'ottobre del 1850 fu inviata in cantiere a Castellammare di Stabia per lavori all'alberatura e allo scafo.

Il 7 settembre 1860, essendo «allo sverno» a Napoli non obbedì all'ordine di re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregata alla squadra sarda presente in rada a Napoli, passando il 26 novembre al comando del C.F. Marino Caracciolo. Inviata in bacino a Castellammare di Stabia, ne uscì il 4 dicembre 1860.

Il 17 marzo 1861 fu iscritta nei quadri del Naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata fregata di 1° rango a vela.

Il 16 aprile 1861, a rimorchio delle pirofregate "Ruggiero" e "Tancredi" lasciò Napoli diretta a Tolone, ove, giunta il 19 fu immessa nel cantiere della «Société des Forges et Chantiers» a La Seyne per essere trasformata a elica, con l'installazione di tre caldaie tubolari e una macchina Maudslay & Field di 400 cav. nom.. Restò in cantiere a La Seyne fino al 9 dicembre 1862, tornando a Genova il 29.

Armata con XXVI cannoni da 40 libbre F.L., VIII cannoni da 160 libbre F.R.C. in batteria e VI cannoni da 8 libbre B.R. su affusto, al comando del C.F. di Clavesana tornò in armamento il 10 gennaio 1863, partendo da Genova il 13 con truppe per Napoli che lasciò il 21 marzo per fare ritorno a Genova, ove giunse il 30, dopo essere stata costretta a poggiare a Baia per forza di tempo. Restò a Genova fino al 26 maggio, tornando a Napoli il 28.

Partita il 30 luglio 1863 si recò a La Spezia e quindi rientrò nuovamente a Napoli, da dove partì il 15 agosto, diretta a Cagliari, ove dette fondo il 18. Trasferitasi nel golfo Palmas, partì il 18 settembre con la squadra agli ordini del C.A. Pompeo Provana del Sabbione, di scorta al principe Umberto e al principe di Carignano, che si recavano a Lisbona per i festeggiamenti in occasione del battesimo del primogenito della regina Maria Pia. Dopo aver fatto sosta a Cartagena, arrivò a Gibilterra il 30 settembre 1863, si trasferì a Tangeri partendo il 7 ottobre per Lisbona, ove ancorò sul Tago il 10. Vi si trattenne fino al 20, sostò a Gibilterra, a Cagliari, nel golfo Palmas dal 28 al 30 e rientrò a Napoli il 1° novembre 1863, partendo il 19 per La Spezia, che lasciò il 4 dicembre, per fare ritorno a Napoli, ove fu disarmata il 10 dicembre 1863.

Tornata in armamento a fine ottobre 1865, al comando del C.F. Vittorio Arminjon, fu destinata di stazione al Plata, nave ammiraglia del C.A. Vittorio Riccardi di Netro. Lasciata Napoli il 9 novembre 1865 con la cannoniera "Ardita", fece scalo a Cagliari dal 10 al 12, a Gibilterra dal 17 al 20, alle Canarie, arrivando il 6 gennaio 1866 a Rio de Janeiro, ove il C.A. Riccardi fu ricevuto dall'imperatore del Brasile.

Il 17 gennaio 1866 dette fondo a Montevideo, ove il comando della nave fu assunto dal C.F. Camillo Lampo, mentre l'Arminjon passava a quello del "Magenta" in partenza per un lungo viaggio di circumnavigazione.

Il 12 febbraio, mentre si trovava all'ancora in rada a Montevideo, fu abbordata dalla nave francese "Fécamp" riportando danni ai pennoni di maestra. Restò nelle acque del Plata per tutto il 1867 sino al febbraio 1868, al comando del C.F. Tommaso Vicuna. Dal 29 febbraio al 13 maggio 1868 si trasferì a Rio de Janeiro per il raddobbo e altri lavori di riparazione nell'arsenale di quella città.

Tornata a Montevideo, partì il 17 agosto 1868 per rimpa-

triare: sostò a Rio de Janeiro fino al 15, unendosi alla pirofregata "Ercole". Durante una manovra di uscita da quel porto, urtò col pennone di maestra contro il trinchetto della fregata francese "Circe", provocandone la caduta, con la morte di alcuni marinai che erano sui pennoni per il saluto alla voce e il ferimento di altri.

Dopo trentasei giorni di navigazione a vela, raggiunse S. Vincenzo di Capo Verde, continuando il viaggio con la macchina fino a Gibilterra, per essere infine di ritorno a Napoli il 28 novembre 1868, passando in disponibilità il 5 dicembre.

In disarmo dal 18 febbraio 1869, venne radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 13 novembre 1870, n. 6091.

Fregata "REGINA ISABELLA"

Varata a Castellammare di Stabia il 9 luglio 1827

Dislocamento: 2592 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 47,10 × 12,18

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXIV cannoni da 24 libbre F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L. in
batteria

XVIII carronate da 24 libbre F.L. in co-
perta

Con Sovrano Rescritto 23 gennaio 1828 ne assunse il primo comando il C.V. Raffaele de Cosa, agli ordini del quale il 20 febbraio effettuò una breve crociera nel golfo di Napoli, assieme alla fregata "Cristina", avendo a bordo il Maggiore Generale della Real Marina conte Luigi de Gras Préville. A seguito di tale crociera vennero apportate alcune modifiche al piano di stiva e alla velatura, ottenendo un miglioramento nella stabilità della nave e nella velocità.

Passata al comando del C.F. Marino Caracciolo di Torchiarolo, nel maggio 1828, mentre si trovava in navigazione da Napoli a Palermo, ebbe ordine di raggiungere a Messina la fregata "Cristina" e di effettuare una ricognizione nel porto di Tripoli per accertare la consistenza delle difese e della forza navale di quella Reggenza barbaresca, che risultò essere composta da due golette da 8 cannoni, un brigantino da 14, una corvetta, tre galeotte e dodici cannoniere.

Rientrata a Napoli ai primi di giugno, il 28 di quel mese partecipò con la fregata "Sirena" alle manovre a fuoco svoltesi nel golfo di Napoli.

Il 14 agosto 1828 riprese il mare, al comando del de Cosa, assieme alle fregate "Cristina" e "Sirena", al brigantino "Principe Carlo", alla goletta "Lampo" e ai pacchetti "Leone" e "Tartaro", facenti parte della divisione agli ordini del C.V. Alfonso Sozj Carafa, diretta a Tripoli per effettuarvi una azione di forza contro il Bey di quella Reggenza, che aveva avanzato pretese di donativi in danaro a riscatto del traffico marittimo

napoletano contro i corsari barbareschi. Arrivata il 22 agosto a Tripoli iniziò un bombardamento contro i fortini e le batterie del porto, conclusosi il 28 poco brillantemente per l'irrisolutezza e la mancanza di energia del Sozj Carafa. Lasciata Tripoli il 29 agosto, rientrò a Messina il 4 settembre, sostandovi fino al 12 per riparare alcune avarie sofferte in navigazione. Riprese il mare il 13 settembre con la "Cristina" e il "Principe Carlo", in caccia di corsari tripolini che avevano catturato due legni mercantili napoletani. Il 27 settembre incontrata la goletta tripolina "Mabrouka" di 8 cannoni comandata dal Reis Mohamed Daguis, la catturò dichiarandola «buona preda» rimorchiandola a Trapani. Continuò poi a incrociare nelle acque della Sicilia meridionale per tutto il mese di ottobre, rientrando a Messina il 10 novembre e a Napoli il 14 novembre 1828.

Il 7 gennaio 1830, al comando del C.V. Gaetano Imbert, si recò a Genova, facendo ritorno a Napoli il 2 febbraio. Il 17 luglio lasciò Napoli con la fregata "Amalia", il brigantino "Principe Carlo" e il pacchetto "S. Antonio", agli ordini del Brigadiere G.B. Staiti, per recarsi nuovamente a Genova, ove dette fondo il 20, ripartendo il 24 dopo aver imbarcato il re Francesco I, la Regina e i Principi Reali, reduci da un lungo viaggio in Spagna, tornando a Napoli il 30 luglio 1830.

Il 4 marzo 1831 imbarcò a Napoli il Principe Leopoldo conte di Siracusa, fratello del Re, diretto a Palermo quale Luogotenente Generale. Tornò in armamento il 15 giugno 1831, al comando del C.V. Saverio Garofalo, per una campagna d'istruzione con gli aspiranti G.M. assieme al Vascello "Vesuvio" e alla fregata "Sirena", sostando a Palermo dal 27 al 10 settembre.

Il 25 aprile 1832, al comando del C.V. Marino Caracciolo, partì nuovamente da Napoli diretta a Barcellona con la principessa reale Maria Amalia di Borbone, che andava sposa all'Infante di Spagna Sebastiano Gabriele di Borbone. L'8 maggio, trovandosi a porto Mahon nelle Baleari, il Caracciolo inviò a Napoli un rapporto riservato circa i preparativi della squadra nord americana nel Mediterraneo per un'azione dimostrativa contro il Governo Borbone per ottenere una sollecita risoluzione della vertenza in merito ai legni mercantili di bandiera statunitense catturati durante il decennio del Murat.

Il 15 novembre 1832, ancora al comando del Marino Caracciolo, tornò a Genova col nuovo Sovrano delle Due Sicilie Ferdinando II di Borbone, che ricevette a bordo il 26, dopo le sue nozze

con la principessa Maria Cristina di Savoia, avvenute a Torino il 21 novembre. Scortata dalle fregate sarde "Carlo Felice" e "Euridice" fece ritorno a Napoli il 30 novembre, sbarcando i Sovrani al Molosiglio.

L'8 marzo 1833 tornò a Genova per imbarcarvi tre ufficiali e 234 reclute svizzere al soldo del Borbone, rientrando a Napoli il 18.

Il 23 dello stesso mese fece nuovamente vela con la corvetta "Cristina", i brigantini "Principe Carlo" e "Zeffiro" per un'altra azione dimostrativa contro la Reggenza di Tunisi, assieme alla squadra sarda agli ordini del C.A. Giorgio de Viry, che assunse il comando delle due squadre riunite. Arrivata a Tunisi il 10 maggio tornò a Napoli il 25, in contumacia a Nisi-da fino al 30.

Il 13 agosto 1833, questa volta al comando del C.V. Raffaele de Cosa, fece vela per Napoli per una campagna di istruzione con gli aspiranti G.M. e gli allievi del R. Collegio di Marina, nelle acque della Sicilia, campagna funestata dalla perdita dell'aspirante Cimmino, che, salito sulle sartie di maestra, dal lato interno, perdette la forza dei polsi e cadde in coperta privo di vita. Rientrò a Castellammare il 15 settembre 1833.

Il 1° maggio 1834, assieme al vascello "Vesuvio" e al pacchetto "Leone" trasportò a Napoli il 3° reggimento Cacciatori che lasciava Palermo, sostituito dal reggimento fanteria di linea «Borbone».

Il 15 maggio 1834 lasciò Napoli con la corvetta "Cristina" e la goletta "Lampo", agli ordini del R.A. G.Battista Staiti per un'altra dimostrazione di forza nelle acque del Marocco. Arrivata a Gibilterra il 5 giugno, vi lasciò le altre due navi, uscì in Atlantico e proseguì lungo le coste occidentali marocchine fino al porto di Salé. Quindi si riunì il 22 giugno a Cadice alla corvetta "Cristina" e alla goletta "Lampo", tornò a Gibilterra il 26 per la firma della convenzione di commercio col Sultano del Marocco, il 6 luglio dette fondo a Porto Mahon, ove sostò per quarantadue giorni in contumacia e rientrò a Napoli il 22 luglio 1834.

Passata al comando del C.F. Vincenzo Lettieri, il 1° agosto 1834 lasciò Napoli per accompagnare a Palermo il conte di Siracusa, nominato Luogotenente Generale del Re nei Dominj al di là del Faro.

Tornata al comando del barone de Cosa, il 23 settembre 1834 partì di nuovo per Gibilterra per stabilire col plenipoten-

ziario del Sultano del Marocco Muley Abderman l'importo del donativo da corrispondergli giusta il trattato di pace sottoscritto il 25 giugno. Arrivata a Gibilterra il 9, partì il 23 ottobre, ma per forte maltempo da ponente fu costretta a navigare con la sola vela di trinchetto e poi a riparare a ridosso di Capo Spartel.

Ripreso il mare, si recò a Cadice dal 6 al 9 novembre, quindi a Porto Mahon per la contumacia, facendo ritorno a Napoli alcuni giorni prima di Natale 1834, giorno in cui prestò aiuto al vapore inglese "St Wenefred" incendiatosi nel porto di Napoli, rimorchiandolo con le sue lance a ridosso delle scogliere della Marinella.

Dal luglio all'ottobre 1837 andò in disarmo a Castellammare di Stabia per «accomodi». Riarmata con XXX cannoni da 30 libbre F.L. in batteria e XIV obici Paixhans da 30 libbre in coperta.

Il 28 giugno 1840 ne riprese il comando il barone de Cosa e fu inviata a Messina con un reggimento di fanteria di linea.

Il 7 agosto dello stesso anno entrò a far parte della squadra di evoluzione formata dal vascello "Vesuvio", dalle fregate "Partenope" e "Urania", dalla corvetta "Cristina", dai brigantini "Intrepido" e "Zeffiro", dalla goletta "Sibilla" e dall'avviso a ruote "Ferdinando II", agli ordini del Brigadiere Alfonso Sozj Carafa. Manovrò nelle acque del golfo di Napoli fino al 10 ottobre 1840 e quindi diresse a Palermo ove ancorò il 12 ottobre. Ne ripartì il 14 per fare ritorno a Napoli.

Il 28 ottobre 1840, imbarcatosi il re Ferdinando II sul "Vesuvio", la squadra di evoluzione lasciò Napoli per Siracusa, ove si trattenne fino al 10 dicembre, sbarcandovi il Sovrano. Tornò ad incrociare nelle acque del golfo di Napoli per tutto dicembre e infine rientrò in porto il 10 gennaio 1841, per essere disarmata.

Il 7 luglio 1842 scortò a Palermo la "Cristina" sulla quale erano imbarcati i Sovrani, il Conte d'Aquila e l'Infante di Spagna tornando a Napoli il 22.

Passata il 27 giugno 1843 al comando del C.F. Gabriele de Simone, il 1° luglio 1843, partì da Napoli diretta a Rio de Janeiro, di scorta d'onore col vascello "Vesuvio" e le fregate "Amalia" e "Partenope" alla principessa Teresa Cristina di Borbone, sposata per procura all'imperatore del Brasile Dom Pedro II di Bragança. Arrivata a Rio de Janeiro il 3 settembre,

riparti il 15 ottobre per essere di ritorno a Napoli il 24 dicembre 1843.

Il 19 giugno 1844 fece parte della squadra di evoluzione composta dal vascello "Vesuvio", dalle fregate "Amalia" e "Regina" e dalla corvetta "Cristina", agli ordini del Brigadiere Raffaele de Cosa.

Il 24 luglio dello stesso anno accompagnò re Ferdinando II e la Famiglia Reale a Palermo, ove dette fondo il 27, ripartendo nel mese seguente, per rientrare a Napoli il 14 agosto. Il 9 settembre riprese nuovamente il mare, manovrando nel golfo di Napoli fino al 3 ottobre, allorché rientrata a Napoli, passò «allo sverno».

Il 27 aprile 1848, al comando del C.F. Ferdinando Pucci, lasciò Napoli con la squadra agli ordini del Brigadiere Raffaele de Cosa, inviata in Adriatico col Corpo di spedizione del Generale Pepe che doveva operare in Lombardia contro gli Austriaci. Sbarcate il 10 le truppe a Giulianova, arrivò davanti a Venezia il 15 maggio e vi restò fino al 12 giugno, richiamata a Napoli con la squadra per ordine del Sovrano. Nella notte del 30 agosto 1848 lasciò Napoli con le fregate "Amalia" e "Regina", sei pirofregate, cinque vapori mercantili requisiti e trentotto unità minori, agli ordini del Brigadiere Pierluigi Cavalcanti, per trasportare in Sicilia le truppe del Corpo di spedizione del Generale Carlo Filangieri. Il 2 settembre protesse lo sbarco delle truppe a Contessa, bombardando il bastione Don Blasco della Cittadella di Messina. Il 10 settembre, con l'"Amalia" e la "Regina", iniziò il blocco contro Palermo insorta, restando nelle acque di quel golfo sino al 18, allorché venne sottoscritta la tregua d'armi col Governo rivoluzionario siciliano.

Tornò in Sicilia partendo da Napoli il 30 marzo 1849 al comando del C.V. Pietro Costantino, assieme alle fregate "Partenope" e "Regina" sei pirofregate a ruote, una pirocorvetta, due avvisi a ruote e sette vapori mercantili requisiti, agli ordini del Brigadiere Cavalcanti, per trasportare al di là del Faro le truppe del secondo Corpo di spedizione del Generale Filangieri. Restò nelle acque di Sicilia fino al 15 maggio 1849, allorché Palermo tornò «all'obbedienza del Borbone». In armamento ai primi di marzo 1850, con ordinanza del Consiglio di Ammiragliato del 21 marzo 1850, venne dotata di II cannoni da 60 libbre F.L. a bomba e XXXVI cannoni da 30 libbre F.L. corti in batteria, XVI obici Paixhans da 30 libbre F.L. in coperta

(A.S.N. Sez. Marina Consiglio Ammiragliato reg. 1850). Al comando del C.V. Pietro Costantino il 15 giugno 1850 trasportò a Palermo il 2° battaglione del 10° reggimento fanteria di linea, tornandovi con altra truppa il 17 luglio, al comando del C.V. Raffaele Gonzales. Dal 21 agosto al 25 settembre fu di stazione a Gaeta. Nel 1855 passò al comando del C.V. Carlo Barone e dal settembre 1859 venne destinata come bagno flottante per servi di pena a Castellammare di Stabia.

Il 7 settembre 1860 non obbedì all'ordine di Francesco II di seguirlo a Gaeta e venne aggregata alla squadra sarda del V.A. Carlo di Persano, restando inutilizzata nella darsena di Napoli. Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata corvetta a vela di 1° ordine ribattezzata "Isabella", restando inutilizzata nella darsena di Napoli fino al 1863. Il suo scafo risulta offerto in vendita a Napoli il 6 febbraio 1864.

Pirofregata "ROBERTO"

Varata nel cantiere di Pitcher North di Gravesend nel 1843

Dislocamento: 1018,47 tonn.

Scafo in legno m. $54,70 \times 10,30$

Due ponti

Una batteria coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Due macchine a bassa pressione Maudslay & Field 300 cav.

Quattro caldaie a ritorno di fiamma

Propulsione a ruote fisse tipo Morgan

Armamento all'origine: I cannone da 117 libbre a bomba Myllar

I cannone da 60 libbre a bomba Myllar
F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.

IV obici da 12 libbre B.L.

Consegnata a Napoli il 22 gennaio 1844, ne prese il comando il C.F. Pietro Costantino: il 21 maggio si recò a Palermo col 2° reggimento granatieri, tornando a Napoli il 24 con un reggimento di cacciatori.

Il 12 maggio 1845 lasciò Napoli di scorta alla pirofregata "Tancredi" sulla quale era imbarcato il re Ferdinando II diretto a Messina e Siracusa, rientrando a Napoli il 21 maggio.

Dal 12 agosto 1847 al 2 marzo 1848 vi fu imbarcato D. Luigi di Borbone conte d'Aquila, quale comandante superiore.

Partì da Napoli il 14 gennaio 1848, al comando del C.F. Antonio Palmieri, di scorta al convoglio con le truppe del Corpo di spedizione del Maresciallo Roberto de Sauget inviato a Palermo per reprimervi i moti insurrezionali. Dopo la rotta dei Quattroventi, dal 29 al 30 gennaio imbarcò a Solanto le truppe regie sbandate e tornò a Napoli il 31 gennaio 1848.

Il 27 aprile 1848, al comando del C.F. Pietro Costantino, partì da Napoli avendo a bordo il Brigadiere Raffaele de Cosa comandante superiore della squadra inviata in Adriatico con le truppe del Generale Guglielmo Pepe, che sbarcò a Giulianova il 10 maggio. Proseguì quindi per Venezia il 16, restandovi in rada fino al 31 maggio. Si trasferì quindi al largo di Trieste, rientrando il 7 giugno a Venezia che lasciò il 13, per ordine del

Sovrano, unendosi il 30 giugno 1848 al convoglio con le truppe del Corpo di spedizione inviato in Sicilia agli ordini del Generale Carlo Filangieri. Passata al comando del T.V. Giuseppe Marsella, il 2 settembre 1848, con le pirofregate "Ruggiero" e "Sannita" cannoneggiò il bastione Don Blasco sulla costa di Messina, nei pressi di Contessa, quindi forzò il blocco degli insorti e trasportò da Reggio rinforzi alle truppe regie assediata nella Cittadella di Messina.

Il 7 settembre 1848, al comando dello stesso Marsella, fermò all'imboccatura del porto di Milazzo il piroscafo "Vesuvio" predata e armato dagli insorti, lo catturò e lo rimorchiò a Napoli.

Tornò in Sicilia il 30 marzo 1849 di scorta al convoglio con le truppe del secondo Corpo di spedizione comandato dallo stesso Generale Filangieri. Restò nelle acque della Sicilia settentrionale fino alla resa di Palermo il 14 maggio e quindi fece ritorno a Napoli.

Il 20 aprile 1851 accompagnò a Livorno i Granduchi di Toscana e l'8 maggio 1852 si recò a Marsiglia per imbarcarvi il conte d'Aquila.

Il 13 marzo 1854 lasciò Napoli col principe Federico Guglielmo di Prussia e il suo seguito, diretta a Palermo.

Il 7 settembre 1860 non obbedì agli ordini di Francesco II e venne aggregata alla squadra sarda presente in rada a Napoli.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata pirofregata a ruote di 2° rango e poi con D.M. 14 giugno 1863 corvetta a ruote di 2° ordine.

Restò pressoché inattiva nella darsena di Genova, destinata dal dicembre 1862 come bagno flottante per i marinai detenuti fino al gennaio 1863. Quindi passata in disarmo a Napoli, venne radiata dai quadri del naviglio dello Stato nel giugno 1863.

Il suo scafo risulta offerto in vendita all'asta pubblica a Pozzuoli il 4 febbraio 1864 per £ 47.000.

Goletta a vapore "RONDINE"

Varata a Pitcher North (Inghilterra) nel 1843

Dislocamento: ? - Portata 154 tonn. di registro inglese

Scafo in legno m. $30 \times 4,70$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Macchina a bassa pressione Boulton & Watt 40 cav.

Propulsione a ruote articolate - Un fumaiolo

Armamento all'origine: IV da 4 libbre B.L. su affusto

Consegnata a Napoli nel 1844 fino al 1846 prestò servizio per conto del Ministero delle Finanze in servizio doganale in Sicilia. Passò quindi all'«Amministrazione delle Poste e dei Proccacci» adibita al servizio postale di Stato fra Napoli e la Sicilia, al comando del 1° pilota Gennaro Chierchia.

Nell'aprile 1848 entrò nei quadri della Real Marina, aggregata alla squadra inviata in Adriatico agli ordini del Brigadiere Raffaele de Cosa, come nave ambulanza per il ricovero degli ammalati, di stazione a Brindisi fino al dicembre 1848.

Rientrata a Napoli, nel marzo 1849 fu inviata nelle acque della Sicilia Settentrionale, ove rimase fino al 7 aprile 1849.

In armamento il 1° maggio 1850 al comando del C.F. Girolamo Vergara, il 28 giugno si trasferì nelle acque dello Jonio e del Basso Adriatico, per il cordone sanitario da Capo Spartivento.

Il 1° ottobre 1855 venne disarmata per il cambio delle caldaie a Castellammare di Stabia. Fu quindi adibita al servizio reale, comandata dal T.V. Michele Bracco. In quell'epoca la sua tabella di armamento prevedeva: 1 T.V. al comando, 2 Piloti, 1 Pratico chirurgia, 1 Nostromo, 1 Guardiano, 2 Timonieri, 18 Marinai, 2 Cannonieri, 1 Contestabile, 1 Macchinista, 2 Alunni macchinisti, 1 Maestro ascia, 2 Domestici.

Dal 13 marzo al 16 giugno 1859, comandata dal 1° pilota Gabriele Altieri, fu adibita al servizio postale di Stato per le isole Pontine, in sostituzione dell'"Antelope".

Il 6 settembre 1860 non obbedì agli ordini del re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregata alla squadra sarda presente in rada a Napoli. Dal 1° dicembre 1860 venne adibita al servizio postale per le isole del Golfo e le Pontine. Il 1° gennaio

1861 si recò a Gaeta con materiali per la squadra, investendo il 17 sulle scogliere del porto. Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata rimorchiatore a ruote.

Il 22 maggio 1861 rimorchiò lo "Sparviero" a Gaeta, prestando poi servizio locale a Napoli, ove il 19 novembre 1861 entrò in bacino per lavori, uscendone il 26.

Al comando del 1° pilota Domenico Teperino fino al 7 gennaio 1863 e poi del parigrado Raffaele Trapani, il 12 e il 20 giugno si recò a Ponza e a Ventotene, con truppe e detenuti. Il 13 agosto 1862 fu inviata a Salerno, in servizio di vigilanza foranea, fino al 22 agosto.

Rimasta inattiva a Napoli, il 9 settembre 1862 si recò a Palinuro, facendo ritorno a Napoli, che lasciò il 13 per S. Stefano, Ponza e Ventotene, ove tornò il 4 ottobre, con altre truppe e detenuti.

Il 17 novembre fu inviata a Gaeta e quindi il 12 dicembre 1862 e il 10 gennaio 1863 di nuovo a Ventotene e Ponza, con truppe e detenuti, facendo ritorno a Napoli il 15 gennaio 1863.

Dal 10 febbraio 1863 passò a disposizione della Direzione delle Gabelle di Napoli, prestando servizio doganale nel Golfo, al comando del 1° pilota Aniello Astarita e poi del 1° pilota Antonio Coscich.

Disarmata il 4 novembre 1865, restò inoperosa nella darsena militare di Napoli finchè col R.D. 19 luglio 1868, n. 4518 venne radiata dai quadri del naviglio da guerra.

Pirofregata a ruote "RUGGIERO"

Varata nel cantiere Pitcher North di Gravesend nel 1842

Dislocamento: 1018,47 tonn.

Scafo in legno m. 57,40 × 10,30

Due alberi a vele quadre e bompresso

Macchina a bassa pressione Maudslay & Field 300 cav.

Propulsione a ruote a pale fisse - Un fumaiolo

Armamento all'origine: I cannone da 117 libbre a bomba Myllar F.L.

I cannone da 60 libbre a bomba Myllar F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.

IV da 12 libbre B.L.

Equipaggio: 1 C.F. al comando, 2 T.V., 2 A.V., 1 Cappellano, 1 Chirurgo, 1 Pratico chirurgia, 1 Tenente Real Marina, 4 Piloti, 2 Nostromi, 4 Guardiani, 1 Maestro stiva, 96 Marinai, 1 Contestabile, 6 Sottufficiali Real Marina, 30 Cannonieri, 1 Macchinista, 4 Alunni macchinisti, 1 Maestro ascia, 1 Calafato, 1 Maestro opera sottile, 1 Veliere, 1 Armarolo, 1 Maestro razione, 1 Dispensiere, 1 Sonnotatore, 1 Cuoco, 11 Domestici.

Arrivò a Napoli il 18 febbraio 1843 entrando in armamento il 2 giugno. Il 23 settembre 1843 trasportò a Marsiglia il 3° battaglione svizzero e quindi caricò a Genova 80 cavalli per la Famiglia Reale.

Il 21 maggio 1844, al comando del T.V. Richelmy, lasciò Napoli col 13° reggimento fanteria di linea, che sbarcò a Palermo.

Il 12 maggio 1845 partì da Napoli di scorta alla pirofregata "Tancredi" sulla quale era imbarcato il re Ferdinando II, diretto a Messina e a Siracusa: rientrò a Napoli il 21 maggio.

Scoppiati i moti insurrezionali in Calabria, il 3 settembre 1847 comandata dal C.F. Leopoldo del Re, trasportò rinforzi di truppe regie a Reggio Calabria. Il 14 gennaio 1848, al comando dello stesso del Re, lasciò Napoli con la squadra agli ordini del conte d'Aquila di scorta al convoglio che trasportava a Palermo le truppe del Corpo di spedizione del Maresciallo de Sauget. Dopo la rotta dei Quattroventi dal 29 al 30 gennaio imbarcò a Solanto

le truppe regie sbandate, rientrando a Napoli il 31 gennaio.

Il 27 aprile 1848, al comando del C.F. Vincenzo Lettieri, partì da Napoli con la squadra agli ordini del Brigadiere Raffaele de Cosa, diretta in Adriatico con le truppe del Corpo di Spedizione del Generale Guglielmo Pepe, destinate ad operare in Lombardia contro gli Austriaci. Arrivata ad Ancona il 10 maggio, proseguì il 15 per Venezia, ove restò in rada fino al 31, trasferendosi quindi nel golfo di Trieste, per tornare il 7 davanti a Venezia, che lasciò il 13 giugno per ordine del Sovrano. Il 30 giugno si unì a Reggio Calabria alla "Partenope", all'"Archimede", all'"Ercole" e allo "Stromboli" per la repressione dei moti rivoluzionari in Sicilia. Il 2 settembre 1848, con la "Roberto" e la "Sannita" trasportò a Reggio Calabria rinforzi alle truppe regie assediata nella Cittadella di Messina. L'8 settembre fu poi inviata a Lipari per riprenderne possesso in nome del Re.

Il 21 luglio 1849 imbarcò a Castellammare di Stabia i Granduchi di Toscana e dopo una sosta a Gaeta per visita al papa Pio IX, li sbarcò a Porto Santo Stefano il 23, reimbarcandoli il 24 per lasciarli fuori Viareggio il 25. Il 24 settembre dello stesso anno si recò poi a Venezia per imbarcare artiglierie restituite dagli Austriaci.

Il 15 giugno 1850 imbarcò il 4° battaglione Cacciatori per Taranto, Brindisi, Pescara e Termoli. Tornata a Bari, imbarcò il 7° battaglione per Catania e Messina, proseguendo col 10° fanteria di linea per Palermo, da dove partì col 4° fanteria di linea per Reggio, Napoli e Gaeta, facendo ritorno a Napoli ai primi di ottobre. Il 6 maggio 1852 trasportò altre truppe a Palermo e il 27 settembre lasciò Napoli di scorta alla "Fulminante" che accompagnava a Sapri il re Ferdinando II diretto in Calabria e in Sicilia.

Il 30 giugno 1857 fu inviata a Ponza, dopo l'infausta spedizione del Pisacane col "Cagliari".

Il 16 febbraio 1859 trasportò a Livorno le spoglie mortali del Granduca ereditario di Toscana, deceduto a Napoli.

Il 1° ottobre 1859 fu inviata a Brindisi, in servizio di vigilanza foranea lungo le coste pugliesi. Passata al comando del C.F. Michele Capececiattolo, il 12 aprile si trasferì a Messina.

Il 6 settembre 1860, al comando del C.F. Ferdinando Cafiero, incrociò nelle acque del canale di Procida il "Messaggero" che accompagnava a Gaeta il re Francesco II fuggiasco da Napoli. Avuto l'ordine di invertire la rotta e di seguire il Sovrano,

rimorchiando la fregata a vela "Partenope", non obbedì e proseguì per Pozzuoli da dove il 7 settembre fu rimorchiata a Napoli dalla "Tancredi" per essere aggregata alla squadra sarda del C.A. Carlo Persano. Inviata a Genova, comandata dal C.F. Ferdinando Montemayor, rientrò a Napoli il 14 ottobre. Il 2 marzo 1861 fu inviata in rada Contessa a Messina e poi a Reggio Calabria fino al 7. Rientrata a Napoli tornò in rada a Messina e il 14 marzo imbarcò prigionieri dell'esercito borbonico per Napoli e Genova.

Il 17 marzo 1861 fu iscritta nel naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata fregata di 2° rango a ruote.

Il 16 aprile 1861 lasciò Napoli rimorchiando con la "Tancredi" la fregata "Regina" fino a Tolone, ove giunse il 19, partendo il 22 per Marsiglia fino al 25 e facendo ritorno a Genova il 27.

Di stazione a Gaeta dal 18 maggio al 2 giugno 1861, fu poi inviata a La Seyne per lavori di raddobbo, dalla fine 1861 al settembre 1862.

Rimasta quindi in disponibilità e poi in disarmo nella darsena militare di Napoli, fu radiata dal naviglio da guerra col R.D. 7 novembre 1867, n. 4031. Il suo scafo e la sua macchina vennero offerti in vendita a Napoli nel gennaio 1868 per £ 175.000.

Avviso a ruote "SAETTA"

Varato a La Ciotat nel 1850

Dislocamento: ? - Stazza 280 tonn. registro misura francese

Scafo in legno m. 41,80 ×

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre con bompresso

Macchina tubolare a cilindri oscillanti 180 cav.

Propulsione a ruote articolate

Armamento all'origine: II cannoni da 9 libbre F.L.

Equipaggio: 1 T.V. comandante, 3 Piloti, 1 Pratico chirurgia, 1 Nostromo, 3 Guardiani, 2 Timonieri, 18 Marinai, 4 Cannonieri, 1 Macchinista, 3 Alunni macchinisti, 1 Maestro opera sottile, 1 Calafato, 1 Dispensiere, 4 Domestici.

Già denominato "Dieppe", fu ceduto il 23 settembre 1850 da Giacomo Close assieme al "Messaggero", in cambio del "Flavio Gioia" e del "San Venefrede" nonché degli scafi del "Lilibeo", del "Maria Teresa" e delle golette "Sfinge" e "Sibilla". Il contratto di cessione venne definito nel dicembre 1850 dopo una lunga vertenza (A.S.N. Consiglio Ammiragliato, 20 dicembre 1850, n. 452).

Nel giugno 1855 andò in bacino a Napoli per il cambio delle caldaie con altre nuove costruite negli stabilimenti Guppy, terminando i lavori il 10 maggio 1856 ed effettuando le prove in mare il 1° luglio, «in commissione reale».

Il 13 aprile 1860 fu inviato in Sicilia con truppe e materiali. Il 2 giugno arrivò a Palermo proveniente da Napoli con l'ordine del Re di trattare la resa con Garibaldi. Il 6 dello stesso mese trasportò a Marsiglia D. Giacomo de Martino, incaricato di una missione riservata del re Francesco II presso Napoleone III.

Il 6 settembre 1860 seguì il re Francesco II a Gaeta, da dove il 14 novembre, fu inviato a Tolone per essere venduto ad Augusto Thomas d'Agiout per Fcs. 130.000 giusta atto notarile del 10 dicembre 1860.

Rivendicato dal console del Regno di Sardegna a Tolone nel novembre 1860, il Tribunale di Commercio di Marsiglia rigettò l'istanza del Console sardo e confermò l'atto di vendita al d'Agiout.

Non avendo il d'Agiout versato alcun deposito cauzionale, fu allora venduto dal conte de la Tour a Camille Canne, per Fcs. 200.000 con atto del 23 gennaio 1861 del notaio Desmontes. Il prezzo fu pagato con forniture fatte al Governo del Borbone a Gaeta.

Con atto 14 marzo 1861 del notaio Louis Madeleine di Parigi fu rivenduto dal Canne a Ed. Ladé. Trasferito a Barcellona fu poi acquistato da Mathies per piastre 50.000.

Partito per Amburgo colò a picco il 14 dicembre 1863 al largo di Algeciras. (A.S.N. Archivio Borbone, fasci 1333-1336).

Pirofregata a ruote "SANNITA"

Varata a Castellammare di Stabia il 7 agosto 1846

Dislocamento: 1300 tonn.

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Macchina Maudslay & Field 300 cav.

Propulsione a ruote a pale fisse - Un fumaio

Armamento: II cannoni da 117 libbre a bomba Myllar F.L.

II cannoni da 60 libbre a bomba Myllar F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.

IV cannoni da 12 libbre B.L. su affusto

Equipaggio: 1 C.F. al comando, 1 T.V., 3 A.V., 1 Cappellano, 1 Chirurgo, 1 Pratico chirurgia, 1 Tenente Rgt. Real Marina, 4 Piloti, 1 Nostromo, 4 Guardiani, 4 Timonieri, 128 Marinai, 1 Macchinista, 4 Alunni macchinisti, 12 Fuochisti, 8 Carbonai, 1 Maestro ascia, 1 Calafato, 1 Maestro opera sottile, 1 Veliere, 1 Armarolo, 1 Maestro razione, 1 Dispensiere, 1 Sonnotatore, 1 Cuoco, 10 Domestici.

Il 9 gennaio 1848, proveniente da Siracusa, rientrò a Napoli che lasciò il 14 con la squadra agli ordini del conte d'Aquila, di scorta al convoglio che trasportava a Palermo le truppe del Corpo di spedizione del Maresciallo Roberto de Sauget, inviato in Sicilia per reprimere i moti rivoluzionari colà scoppiati.

Dopo la rotta dei Quattroventi, il 29 e il 30 gennaio 1848 imbarcò a Solanto le truppe regie sbandate e rientrò a Napoli il 31.

Il 27 aprile 1848 partì nuovamente da Napoli, al comando del C.F. Filippo Pucci, con la squadra inviata ad operare in Adriatico contro gli Austriaci, assieme a quella sarda. Arrivata ad Ancona il 10 maggio, proseguì il 15 per Venezia, ove restò all'ancora in rada fino al 27, per raggiungere il 30 le altre unità dislocate a Reggio Calabria, contro gli insorti siciliani. Il 10 giugno 1848, col "Ferdinando II" e il vapore requisito "Maria Cristina", trasportò a Sapri le truppe della colonna mobile del Generale Busacca, inviate in Calabria per reprimervi i moti rivoluzionari colà scoppiati.

Il 2 settembre, con la "Roberto" e la "Ruggiero" portò da Reggio rinforzi alle truppe regie assediate nella Cittadella di Messina.

Il 15 agosto 1850, al comando del C.F. Domenico Ferro, trasportò a Palermo il 2° battaglione del 10° fanteria di linea, recandosi poi a Gaeta dal 21 agosto al 5 settembre. Il 1° giugno 1851 passò al comando del C.F. Pietro Costantino. Il 27 settembre 1852 lasciò Napoli di scorta alla "Fulminante" sulla quale aveva preso imbarco il Sovrano diretto a Sapri, ove sbarcò il 28. Il 13 agosto 1858 passò al comando del C.F. Vincenzo Salazar, in sostituzione del C.F. Napoleone Scrugli e quindi il 27 novembre del C.F. Giovanni Vacca.

Nel gennaio 1859 andò in disarmo a Castellammare di Stabia per lavori in macchina e allo scafo, riarmata in aprile al comando del C.F. Leopoldo de Maria.

Disarmata il 24 agosto 1860, fu inviata per importanti riparazioni a Tolone, ove si trovava, al comando del C.F. Ferdinando Rodriguez, allorché il 7 settembre 1860 Garibaldi entrò a Napoli.

Sospesi i lavori di riparazione, il 25 settembre, con atto del notaio Desmontes del 25 gennaio 1861, fu venduta dal conte Francesco de la Tour al banchiere Serre di Parigi per Fcs. 450.000, controvalore di altrettanti viveri e materiali forniti alle truppe regie assediate a Gaeta. Rivendicata dal Console d'Italia a Marsiglia, l'11 gennaio 1861 il Tribunale del Commercio di Marsiglia respinse l'istanza del Console italiano e ne autorizzò la vendita.

Rivenduta dal banchiere Serre a Sprague & Oxnard e da questi ad Augustine Petre, venne in seguito demolita. (A.S.N. Archivio Borbone, fasci 1333-1336).

Avviso a ruote "SAN VENEFREDE"

Varato in Inghilterra nel 1834

Dislocamento: ? - Portata: 98 tonn. registro inglesi

Scafo in legno m. 29,45 × 5,12

Un ponte di coperta

Macchina a bassa pressione 80 cav. nom.

Propulsione a ruote articolate - Un fumaiolo

Due alberi a vele auriche con bompresso

Armamento (1847): IV cannoni da 4 libbre B.L. su affusto

Bastimento a vapore inglese, chiamato "Saint Wenefred" semidistrutto da un incendio in porto a Napoli il 25 dicembre 1834 mentre era al comando del cap. John Olive (Giornale del Regno delle due Sicilie, 29 dicembre 1834). Portato ad arenare sulla spiaggia della Marinella dalla fregata "Regina Isabella", fu poi acquistato dal re Ferdinando II, ricostruito ex novo nel cantiere di Castellammare di Stabia, ove fu varato per la seconda volta il 7 dicembre 1835.

Il 5 ottobre 1837 parti da Napoli col Sovrano che si recava a visitare Messina, Catania e Palermo, facendo ritorno a Napoli il 13 ottobre. Il 5 novembre 1838 venne messo a disposizione della Regina Madre d'Inghilterra in visita a Napoli.

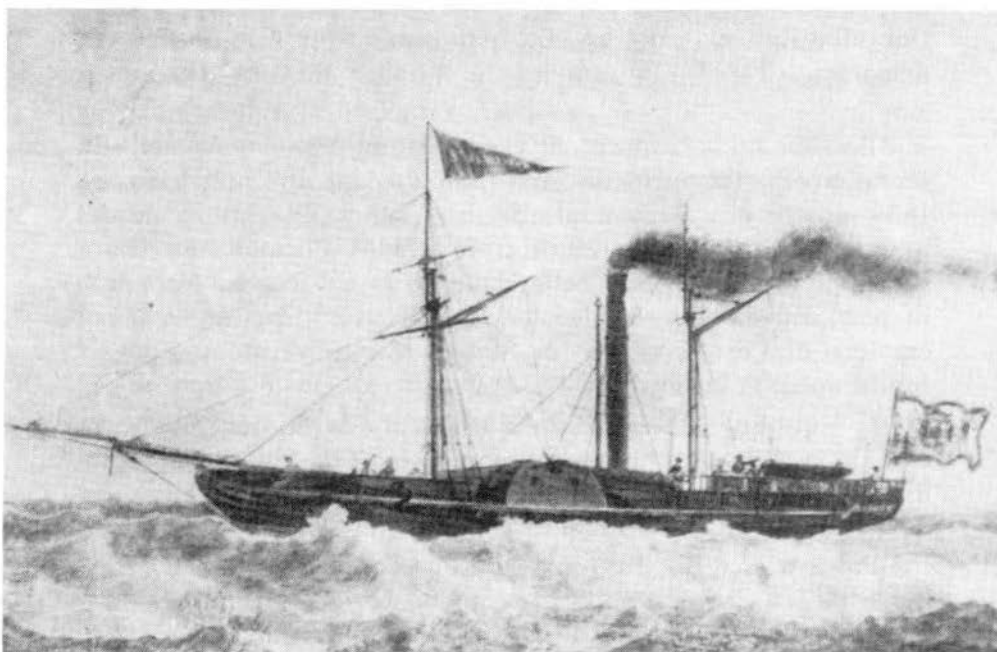
Fino al maggio 1839 prestò servizio per la «Delegazione Reale de' Pacchetti a vapore», comandato dall'A.V. Marriello e poi dal 2° pilota Antonio la Greca e dal 1° pilota Vincenzo Rinaldi.

Disciolta la «Delegazione Reale», effettuò un ultimo viaggio da Napoli il 18 maggio 1839 per Palermo e quindi entrò a far parte del naviglio da guerra delle Due Sicilie.

Nel luglio 1839, al comando del C.V. Raffaele de Cosa, venne messo a disposizione della duchessa di Kent, sorella della regina Vittoria di Gran Bretagna, per gite di piacere nel golfo di Napoli.

Nel luglio 1842 fu di scorta al vascello "Vesuvio" ove si erano imbarcati i Sovrani diretti a Palermo per assistere alle feste in onore di Santa Rosalia.

Dopo aver effettuato un viaggio a Marsiglia nel giugno 1843, a dicembre dello stesso anno fu dato in gestione all'«Am-



L'avviso "SAN VENEFREDE"

ministrazione Generale delle Poste e dei Procacci», adibito al servizio postale di Stato con la Sicilia, sino alla fine del 1847.

Scoppiati i moti rivoluzionari in Sicilia, nel gennaio 1848 tornò a far parte del naviglio da guerra, al comando dell'A.V. Benincasa. Il 23 agosto 1849, mentre era al comando del 1° pilota Girolamo Rinaldi, andò a Castellammare di Stabia, per cambiare la ciminiera, terminando gli accomodi il 10 settembre.

Disarmato il 21 settembre 1850, il 23 dello stesso mese fu ceduto a Giacomo Close per ducati 15.000 assieme al "Flavio Gioia", in cambio dei brigantini a vapore "Messaggero" e "Saetta".

Riattato e trasformato nel cantiere di Castellammare di Stabia, fu in seguito impiegato come vapore mercantile per il trasporto merci e passeggeri, ribattezzato "Sebeto" dal giugno 1854.

Partito da Napoli il 26 dicembre 1855 per Costantinopoli, al comando del cap. Ferrara, fu venduto in quel porto durante la guerra di Crimea.

Avviso a ruote "SESIA"

Varato a Glasgow nel 1856

Dislocamento: 464 tonn.

Scafo con fasciame in legno, bagli e ordinate in ferro

Un ponte di coperta m. $49,85 \times 6,80$ (poi $53,10 \times 6,80$)

Due alberi a vele auriche e bompresso

Macchina Thompson a cilindri oscillanti 110 cav.

Due caldaie a ritorno di fiamma

Propulsione a pale tipo Morgan

Armamento (1863): II cannoni da 8 libbre B.R.

Già piroscavo mercantile denominato "Etna", fu acquistato nel 1857 dall'armatore Vincenzo Florio e arrivò a Palermo l'11 maggio 1857.

Requisito dal Governo del Borbone dal 9 aprile 1860 per il trasporto in Sicilia delle truppe regie, il 7 settembre 1860 seguì il re Francesco II a Gaeta.

Affondato in rada a Gaeta durante il bombardamento del 22 gennaio 1861, dopo un vano tentativo da parte della pirofregata "Garibaldi" dal 24 luglio al 5 agosto 1861, fu recuperato dal "Garigliano" il 6 luglio 1862. Riparato e trasformato a Castellammare di Stabia, sostituendo il fasciame in legno con altro in ferro, tornò in armamento il 20 gennaio 1863, ribattezzato "Sesia" con R.D. 27 dicembre 1862, n. 3632, classificato avviso a ruote.

Il 24 gennaio 1863, al comando del L.T.V. Luigi Bertelli, si trasferì da Napoli a Genova, che lasciò il 3 febbraio per Portoferraio il 4 e Palermo il 6, partendone il giorno seguente per Napoli l'8.

Tornato a Messina il 12, partì il 22 febbraio per Milazzo e Lipari, facendo ritorno a Messina il 4 marzo, per trasportare truppe a Pizzo e a Napoli il 5.

Lasciò quindi Napoli il 1° aprile 1863 con la Commissione fari e fanali per Salerno, Punta Licosa, Palinuro e Sapri, rientrando a Napoli il 4 aprile, per partire nuovamente il 6 diretto a Paola, Diamante, Capo Suvero, Capo Vaticano, Porto Santa Venere e Messina l'11 aprile, Brindisi il 28 dello stesso mese. Il 1° maggio 1863 ancorò ad Otranto, il 2 a Bari, poi a Mola di Bari, Monopoli, Barletta, Trani, Bisceglie, tornando a Barletta il



L'avviso a ruote "SESIA" ex "ETNA".

6, a Bari il 9 per Manfredonia, Mattinata, Vieste, isole Tremiti, Pianosa, rientrando a Manfredonia il 12.

Partito il 13 per Ortona, Termoli, Pescara, Giulianova, tornò a Ortona il 17 maggio 1863, proseguendo per Barletta, Bari, Brindisi, Gallipoli, Taranto, Crotone, Reggio Calabria, Messina e infine dette fondo a Napoli il 30 maggio 1863.

Partito da Napoli il 21 giugno per Gaeta, con una Commissione idrografica, si recò a Castellammare di Stabia, Salerno, Palinuro, Diamante, Pizzo, Reggio e Messina il 18. Da Messina il 10 agosto per Palermo, Trapani, Marsala, Sciacca, Girgenti il 14, rientrò a Messina il 18. Da quest'ultimo porto il 28 agosto per Patti, Mistretta, tornò a Messina il 2 settembre 1863.

Lasciò Messina il 6 settembre per Brindisi e Ancona, da dove l'8 ottobre si recò a Catanzaro, Messina il 15, Lipari il 20, rientrando a Messina e Palermo il 25 settembre 1863.

Partì quindi da Palermo il 17 novembre, diretto a Messina, ove restò fino al 27, per andare a Lipari e Milazzo, nuovamente a Messina e infine il 1° dicembre a Napoli, ove fu immesso in bacino.

Tornato a Messina, si recò a Milazzo il 2 gennaio 1864, a Otranto il 22 e quindi a Valona per la posa del cavo sottomarino nel canale di Otranto, lasciando Valona il 2 febbraio, di nuovo per Otranto il 3 e Brindisi il 5.

Partito il 17 febbraio, si trasferì nuovamente a Valona per fare ritorno a Brindisi il 1° marzo 1864 e quindi a Messina, ove restò fermo sino al 10 aprile. Arrivato a Napoli il 12, vi fu disarmato l'11 maggio 1864 per la sostituzione delle caldaie.

Tornato in armamento l'11 giugno 1864, fu destinato di stazione a Messina, che lasciò il 4 luglio per recarsi alle Tremiti e quindi a Taranto dal 13 al 16, a Brindisi il 28 per la posa del cavo sottomarino nel canale di Otranto.

Ultimata la missione, lasciò Brindisi il 23 agosto per Ancona il 4 settembre, partendo il giorno dopo per rientrare a Brindisi e infine a Messina il 7. Il 10 effettuò una breve missione al largo del Faro e quindi rimase inattivo a Messina fino all'8 maggio 1865, salvo una breve missione a Paola il 20 dicembre 1864 ed altre dal 16 al 18 gennaio e il 2 marzo 1865, allorché si recò in soccorso del piroscafo francese "Seyne" investito a Brancaleone.

Partito da Messina l'8 maggio 1865 si recò a Santo Stefano di Camastra il 10 a Palermo l'11 per tornare a Messina dal 12

al 18, quindi a Lipari e Palermo, da dove salpò il 1° agosto per Cagliari dal 3 al 4, a Livorno dal 9 all'11 e Genova il 12.

Il 21 agosto lasciò Genova per Portolongone e Messina, ove dette fondo il 24. Il 1° settembre si recò a Siracusa, che lasciò il 14, diretto a Napoli, ove il 21 settembre 1865 fu disarmato.

Riarmato nell'ottobre 1867 fu inviato in servizio di vigilanza foranea nelle Bocche di Bonifacio, per impedire l'eventuale partenza di Garibaldi da Caprera. Rientrato a Napoli, fu nuovamente disarmato per altri lavori di manutenzione dal 10 novembre 1867 al 1° luglio 1869.

In armamento dal 26 agosto 1869 al comando del L.T.V. Cesare Sanfelice, il 3 settembre lasciò Napoli, diretto a Costantinopoli: dal 4 al 7 sostò a Messina, a Zante l'8, a Sira il 12, a Therapia il 15 sera. Passato il 27 marzo 1870 al comando del L.T.V. G.B. Magnaghi, lasciò Costantinopoli il 29 aprile 1870 alla volta di Galatz, ove ancorò il 1° maggio. Partito il giorno seguente, investì su un bassofondo e fu disincagliato dal rimorchiatore "Pannonia" della «Società Danubiana di Navigazione a Vapore», tornando a Galatz il 5 maggio. Partito il 17, risalì il Danubio fino a Turnu Severin, ove rimase alla fonda dal 20 maggio al 2 giugno 1870 facendo ritorno a Galatz dal 7 al 9, per Sulina e quindi a Costantinopoli l'11, dando fondo a Therapia, per poi trasferirsi il 1° dicembre a Izmid.

Il 10 giugno 1871 passò al comando del L.T.V. Filippo Tupputi, restando di stazione a Costantinopoli fino al giugno 1872, salvo una breve missione a Varna dal 10 all'11 novembre 1871 ed un'altra dal 25 marzo al 3 maggio 1872 per Sulina e Galatz e nel canale di San Giorgio. Partito da Costantinopoli il 21 giugno fece ritorno a Napoli il 30 giugno 1872 passando in disarmo.

Riarmato il 21 maggio 1874 al comando del L.T.V. Raffaele Carabba fu adibito al servizio idrografico. Partito l'11 giugno, fece scalo a Messina dal 12 al 13, a Gallipoli il 16, a Taranto dal 23 giugno al 9 luglio, a Brindisi il 15, proseguendo il 9 agosto per Ancona dal 16 al 17, Brindisi dal 19 al 21, Taranto dal 31 agosto al 17 settembre, Brindisi il 18 e il 19, Ancona dal 21 settembre all'8 novembre 1874, passando al comando del L.T.V. Gustavo Colonna.

Arrivato a Brindisi il 25 novembre, vi sostò fino al 24 dicembre per essere a Taranto dal 25 dicembre al 3 gennaio 1875, a Messina il 4 e il 5 e infine a Napoli il 7, disarmando il 9 gennaio 1875.

Tornato in armamento il 1° giugno 1875 al comando del L.T.V. Carlo Galleani, partì da Napoli il 21 giugno in servizio idrografico per Messina il 22, Brindisi dal 24 al 26, Bari il 27 e 28, Taranto il 29 fino al 1° luglio, Ancona dal 2 al 16 luglio e nuovamente dal 21 al 25, Tremiti il 26, Ancona dal 28 al 31 luglio, Ortona il 1° agosto, Tremiti il 3, Ancona dal 4 al 9 e dal 12 al 15, Vieste il 17 e 18, Brindisi dal 22 al 28, Manfredonia il 29, Bari il 30 fino al 5 settembre, Brindisi dal 7 al 18, Taranto dal 23 settembre al 7 ottobre e nuovamente dal 21 ottobre all'11 novembre, Messina il 12 e 13 e infine Napoli il 15 novembre.

Partito il 13 dicembre al comando del L.T.V. Gustavo Colonna in servizio idrografico nel golfo fino al 28 dicembre 1875 e di nuovo dal 23 gennaio 1876 all'8 maggio, fu disarmato a Napoli il 12 maggio.

Riarmato il 25 settembre 1876 al comando del L.T.V. Camillo Candiani, partì il 1° ottobre per Ogliastro dal 2 al 6, Teranova il 7, Golfo Aranci fino al 15, Calavolpe fino al 20, Arzachena dal 20 al 25, La Maddalena fino al 30, rientrò a La Spezia il 31 ottobre, disarmando l'11 novembre 1876.

Restò in disarmo a La Spezia per circa sei anni dal 1877 al 1883, durante i quali eseguì vari lavori di raddobbo e manutenzione, scendendo in mare dallo scalo di alaggio del Fezzano il 23 febbraio 1879.

Riarmato il 1° luglio 1883 al comando del C.C. Francesco Todisco partì da Napoli il 9 luglio per Cagliari dall'11 al 13, Oristano dal 14 al 19, Bosa il 20, Alghero il 21, Porto Torres dal 22 al 26, La Maddalena dal 29 luglio al 2 agosto, di nuovo a Cagliari dal 12 al 18, a Pula il 20 e 21, Malfatano il 23, Golfo Palmas dal 24 al 26, Carloforte dal 27 agosto al 4 settembre, a Cagliari dal 5 al 7, a Napoli dal 9 al 22, a Gaeta il 23, fece ritorno a Napoli il 24 uscendo il 29 per una breve crociera nel golfo con gli allievi della Scuola Militare fino all'8 ottobre, disarmando il 16 ottobre 1883.

Riarmato l'11 gennaio 1884 al comando dello stesso C.C. Todisco partì il 17 gennaio diretto a La Maddalena, ove si trattene fino al 10 marzo, per eseguire rilievi fotometrici nell'arcipelago maddalenino sostando a S. Maria del Palau, a Mezzo Schifo, a Porto Cervo, S. Teresa di Gallura, Capo Ferro. Lasciata La Maddalena si recò a Palermo, il 12 marzo per altri rilievi fotometrici a Ustica e al Capo Zaffarano e quindi alle isole Lipari e Milazzo: il 23 marzo prestò soccorso al piroscafo france-

se "Pei-Ho" investito a Punta Faro e rientrò a Messina, che lasciò il 5 aprile 1884, diretto in Levante: a Zante dal 7 al 9, a Sira dal 10 al 12, a Potamos il 13 e 14, arrivò a Costantinopoli il 16 aprile, trasferendosi a Therapia il 13 giugno. Passato al comando del C.C. Alfredo Altamura il 25 febbraio 1885, tornò a Costantinopoli il 14 ottobre 1885.

Al comando del C.C. Stanislao La Greca e poi del C.C. Inigo Guevara dal 9 febbraio 1886, lasciò Costantinopoli il 13 maggio diretto a Mudania fino al 16, Gallipoli dal 17 al 19, nelle isole Prinkipo fino al 27, rientrò a Costantinopoli il 28 maggio. L'8 novembre si recò a Smirne fino al 9 dicembre 1886, incontrandosi con la squadra permanente agli ordini del C.A. Emerick Acton. Al comando del C.C. Emilio Falicon dal 7 maggio 1887 fino al 5 novembre 1887 e poi del C.C. Carlo Reynaudi, rimase di stazione a Costantinopoli.

Il 18 aprile 1887 partì per una campagna in Mar Nero, recandosi a Varna dal 21 al 23, Costanza fino al 26, Sulinà il 27, Galatz dal 28 al 3 maggio, Odessa dal 6 al 12: risalì quindi il Bug sino a Nikolaieff dal 12 al 13, Kerson il 16, Sebastopoli dal 17 al 22 maggio, ove dal 1856 non era più approdata una nave da guerra italiana. Rientrò a Costantinopoli il 24 maggio, passando dal 10 luglio al comando del C.C. Francesco de Criscito. Un suo armo a remi, il 30 agosto e il 27 settembre 1888 vinse per due volte consecutive una regata internazionale a Prinkipo contro equipaggi austriaci, inglesi e russi.

Il 29 aprile 1889 lasciò Costantinopoli per Sulinà il 30, risalì il Danubio fino a Galatz il 2 maggio, tornando a Sulinà il 27 e a Costantinopoli il 29 maggio 1889.

Passato al Comando del C.C. Giacomo Gallo dal 9 giugno 1889, il 30 marzo 1890 scortò il piroscafo austriaco "Hungaria" sul quale viaggiava il Principe di Napoli, diretto a Costantinopoli. Il 20 maggio dello stesso anno imbarcò per una breve crociera sul Bosforo il Duca di Genova, giunto a Costantinopoli il 18, col "Montebello", che poi scortò il 25 fino a Cianak.

Dopo cinque anni di stazione sul Bosforo, partì da Costantinopoli il 22 luglio 1890 per rimpatriare: a Sira dal 25 al 26, Corfù il 28 e il 29, Ancona il 31, fece ritorno a Venezia il 2 agosto 1890, disarmando il 5 per effettuare lavori di riparazione.

Riarmato il 1° aprile 1891 al comando del C.C. Fabrizio Rossari, lasciò Venezia il 17 per tornare di nuovo di stazione a

Costantinopoli. A Corfù il 20 e il 21, a Zante il 22 e 23, arrivò a destinazione il 28, trasferendosi a Prinkipo l'8 maggio. Tornato a Costantinopoli, il 12 maggio partì per Sulina e Galatz rientrando il 29. L'11 giugno si trasferì a Therapia fino al 15 luglio passando al comando del C.C. Ignazio Cairola il 17 agosto.

Il 27 novembre 1891 andò alla ricerca dei naufraghi del piroscafo "Gaetano de F." scomparso in Mar Nero. Il 12 maggio 1892 si recò a Mudania, proseguendo il 18 per Sulina e Galatz, rientrando a Costantinopoli il 31. Il 27 aprile 1893, al comando del C.C. Vittorio Moreno, partì per Varna il 28, Costanza dal 1° al 3 maggio, Galatz il 4, risalì il Danubio fino a Tulcea, tornando a Galatz l'11 poi a Odessa dal 12 al 18, Sebastopoli dal 19 al 24, per essere di ritorno a Prinkipo il 5 giugno e a Costantinopoli il 4 luglio.

Passato il 17 agosto 1893 al comando del C.C. Paolo Botti, lasciò Costantinopoli il 24 gennaio 1894 per rimpatriare: a Nàgara dal 25 al 26, al Pireo il 27 e 28, Patrasso il 29 e 30 gennaio, Corfù il 31, Brindisi il 2 febbraio fino al 4, Ancona il 6 e 7, rientrò a Venezia l'8 febbraio 1894, disarmando l'11, per recarsi in bacino.

Rimase inattivo a Venezia fino all'aprile 1900, al comando del C.C. Pietro de Rossi dal 6 ottobre 1896, del C.C. Ernesto Presbitero dal 16 maggio 1897, del C.C. Eugenio Fina dal gennaio 1899 e del C.C. Gerolamo Marcello dal gennaio 1900.

Tornato in armamento l'11 aprile 1900, al comando del C.C. Vittorio Cerri, partì da Venezia il 22 di quel mese per tornare un'ultima volta di stazione a Costantinopoli. A Corfù dal 25 al 28, a Suda il 30 aprile fino al 1° maggio, a Sira dal 2 al 5, arrivò a destinazione il 7 maggio, trasferendosi a Therapia il 26.

Il 21 luglio diresse sul Mar Nero, sostando a Odessa dal 23 luglio al 3 agosto, Varna il 4, per fare ritorno a Therapia il 6.

Passato successivamente al comando del C.C. Vincenzo Fabbrini nel 1901, del C.C. Enrico Borrello nel 1902 e il 30 aprile 1902 del C.C. Arturo Resio, il 5 maggio 1902 lasciò Costantinopoli per Ismid e Therapia, quindi proseguì per Galatz dal 17 al 28 maggio, Odessa il 29, Nikolaieff fino al 12 giugno, Sebastopoli il 12 giugno, Balaklava il 15, Costanza il 17 fino al 22 giugno, Varna dal 23 al 27, Burgas il 28 e 29, risalì il Danubio fino a Galatz, sostando poi a Sulina il 18 settembre 1902 per

l'inaugurazione del nuovo canale navigabile, tornò a Galatz il 18 ottobre, a Tulcia il 19, a Sulinà il 20 e infine rientrò a Therapia il 22 ottobre 1902.

Il 1° giugno 1903 ne assunse il comando il C.C. Arturo Triangi e il 16 luglio fu immesso in bacino, uscendone il 20.

Partito da Therapia l'8 ottobre, si recò a Burgas il 9, a Varna il 10, a Costanza l'11, a Sulinà il 13, a Galatz dal 14 al 22, tornò a Therapia il 3 novembre e infine fece ritorno a Therapia il 25.

Passato il 1° giugno 1904 al comando del C.C. Beroldo Basso, lasciò il Bosforo il 20 dicembre 1904, agli ordini del T.V. Enrico Cuturi, essendo stato sbarcato gravemente ammalato il comandante Basso. Fatto scalo al Pireo dal 23 al 26, a Corfù dal 27 al 29, poggiò nel canale di Curzola per maltempo poi a Città Vecchia il 31, a Pola dal 4 al 5 gennaio 1905 e infine arrivò a Venezia il 6 gennaio 1905, per disarmare il 1° aprile.

Dopo quasi 43 anni di servizio venne radiato dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 15 agosto 1905 e il suo scafo fu venduto per demolizione per £ 28.053.

Goletta "SFINGE"

Varata a Castellammare di Stabia il 23 luglio 1843

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena foderata in rame

Due alberi a vele auriche con bompresso

Un ponte di coperta

Armamento: ?

Fu chiamata "Sfinge" con Sovrano Rescritto 7 luglio 1843.

Il 23 settembre 1850 venne ceduta a Giacomo Close per demolizione, valutata ducati 12.000, assieme alla goletta "Sibilla".

Offerta in vendita all'asta pubblica il 5 ottobre 1850, venne demolita a Ischia il 1° agosto 1859.

Goletta "SIBILLA"

Varata a Napoli il 30 marzo del 1838

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena foderata in rame

Un ponte di coperta

Due alberi a vela auriche e bompresso

Armamento: ?

Il 2 gennaio del 1839 arrivò a Napoli con truppe, proveniente da Messina e ripartì il 7 con altre truppe dirette a Palermo.

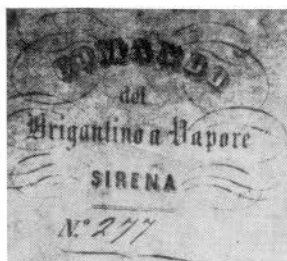
Nel giugno 1840 prese parte alle esercitazioni a fuoco e alle manovre della squadra di evoluzione comandata dal Brigadiere Alfonso Sozj Carafa, formata dal vascello "Vesuvio", dalle fregate "Regina Isabella", "Partenope" e "Urania" e dall'avviso a ruote "Ferdinando II".

Rientrata a Napoli il 10 ottobre del 1840 ripartì due giorni dopo per Palermo, ove sostò fino al 14, per far ritorno a Napoli il 16.

Lasciò nuovamente Napoli il 28 ottobre diretta a Siracusa fino al 10 novembre per rientrare a Napoli il 15 novembre 1840.

Il 23 settembre 1850 fu ceduta a Giacomo Close per demolizione, valutata ducati 12.000 assieme alla goletta "Sfinge".

Offerta in vendita all'asta pubblica il 5 ottobre 1850, venne in seguito demolita a Ischia.



Napoli 21 Dicembre 1860

Signor Luigi Glauco

per
il
comandante della
regione

Al Signor Paolo Costa che quest
mattina si è imbarcato il tale
gattazzo sul quale sono, e
minciato anche il viaggio.
V. l'ordine emanando.
La macchina che bisogna dare
seguito a questa, cioè se
si è esaurito del cilindro de
la macchina Costa, sentiva
la bomba aluminosa, dare
il viaggio a chi sentiva, e
al custode della grande

Stralcio di lettera in data 21 dicembre 1860
su carta intestata del brigantino a vapore "SIRENA"

Avviso a ruote "SIRENA"

Varato a Castellammare di Stabia il 9 novembre 1859

Dislocamento: 354 tonn.

Scafo in legno m. 46,15 × 6,78

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre con randa alla maestra e bompresso

Macchina Maudslay & Field 120 cav. nom. già del "Nettuno"

Propulsione a ruote - Due fumaioli

Armamento all'origine: I cannone da 60 libbre F.L. su perno

Equipaggio: 1 T.V. comandante, 1 A.V., 1 Pilota, 1 Chirurgo, 1 Pratico, 1 Tenente fanteria Marina, 3 Piloti, 1 Nostromo, 1 Guardiano, 2 Timonieri, 18 Marinai, 1 Contestabile, 1 Sergente cannoniere, 10 Cannonieri, 1 Sergente fanteria Marina, 1 Tamburo. 22 Fanteria Marina, 1 Macchinista, 3 Alunni macchinisti, 4 Carbonai, 1 Maestro ascia, 1 Calafato, 1 Maestro razione, 1 Dispensiere, 1 Cuoco, 5 Domestici. (A.S.N. Maggioria, fascio 748).

In armamento il 28 maggio 1860 al comando del T.V. Roberto Pucci, parti il 30 per Palermo avendo a rimorchio il brigantino "San Girolamo".

Il 7 agosto 1860 lasciò Napoli per Reggio Calabria e Messina al comando del C.F. Pietro Lavia fino al 6 settembre, allorchè non avendo obbedito agli ordini del re Francesco II, fu aggregata alla squadra sarda del C.A. Persano, passando al comando del C.F. Leopoldo de Cosa.

Alla sera dell'11 settembre ebbe ordine di unirsi alle altre unità della squadra per partecipare all'assedio di Ancona, ma non appena giunto a Messina, il 12 settembre, tornò indietro a Napoli per l'eccessivo consumo di carbone. Il 7 ottobre parti da Genova avendo a rimorchio la corvetta "Aurora", con un battaglione della brigata «Re». Dopo avere fatto carbone a Portoferraio arrivò a Napoli il 9, passando il 27 ai lavori in arsenale. Il 31 ottobre si recò alle foci del Garigliano con ordini per la squadra. Il 4 dicembre parti da Palermo col Pro-Dittatore della Sicilia Gaetano Mordini e lo accompagnò a Napoli.

Il 19 dicembre 1860 imbarcò a Mola 310 soldati della Guardia Reale Borbonica e li sbarcò a Baia il 20. Il 17 gennaio

1861 fu inviato a Messina, a Malta il 24 e nel canale di Otranto per la sorveglianza alla posa del cavo sottomarino fra Brindisi e Corfù effettuato dal vapore inglese "William", tornando a Brindisi il 4 febbraio.

Inviato a Messina il 26 febbraio, vi rimase fino al 2 marzo e il 17 dello stesso mese fu iscritto nel naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato piroscalo a ruote.

Con D.M. 14 giugno 1863 venne riclassificato avviso a ruote di 2° ordine, armato con I cannone da 16 libbre B.R. e II cannoni da 5¹/₂ libbre B.R.

In armamento il 7 ottobre 1863 al comando del L.T.V. Edoardo Giribaldi, il 20 partì da Napoli per Paola, ove si trattene fino al 22. Recatosi a Portoferraio, tornò il 26 ottobre a Napoli, che lasciò il 28 novembre rimorchiando il "Valoroso" a Genova. Rientrato a Napoli il 22 dicembre, fu disarmato il 30 dicembre 1863.

Tornato in armamento il 28 gennaio 1864 venne assegnato alla squadra di evoluzione per servizi di collegamento. Partito l'11 febbraio da La Spezia a disposizione del C.A. Provana del Sabbione, arrivò il 16 a Genova, che lasciò il 22 per la Spezia, a disposizione del C.A. Augusto Riboty. Dopo essere tornato a Genova, il 28 aprile partì da La Spezia al comando del C.F. Giribaldi, diretto a Cagliari, Tunisi e Susa. Fino al 10 dicembre fece la spola fra Cagliari e Tunisi, ove stazionò dal 10 maggio al 12 giugno, dal 4 a 10 agosto, dall'11 al 26 ottobre, a Susa dal 31 ottobre al 2 novembre, a Tunisi e Bona fino al 10 dicembre. Partito il 18 dicembre da Cagliari, rientrò a Napoli, ove fu disarmato il 15 gennaio 1865.

Riarmato il 15 maggio 1865, al comando del C.F. Raffaele Noce, partì da Napoli il 14 giugno per Taranto, che lasciò il 16 febbraio per Messina dal 17 al 19, facendo ritorno il 19 a Napoli, ove fu nuovamente disarmato.

In armamento il 16 marzo 1866, partì da Napoli l'11 aprile, al comando del L.T.V. Sanminiatielli, diretto in Mar Nero: arrivò il 20 aprile a Costantinopoli, il 24 si recò a Sulinà e Galatz, facendo ritorno a Costantinopoli il 5 maggio, per rimpatriare a metà dello stesso mese, in previsione delle imminenti ostilità contro l'Austria-Ungheria.

Arrivato il 25 giugno a Taranto e il 28 ad Ancona, al comando del L.T.V. Vitagliano, operò dall'11 al 16 luglio nelle acque dell'Adriatico, tra Fermo, Ancona e Rodi Garganico.

Nel 1867 fu nuovamente inviato in Levante, operando fra il Pireo e Candia.

Il 17 febbraio 1868 tornò di stazione a Costantinopoli, effettuando varie missioni sul Danubio a Galatz e Sulinà, al comando del L.T.V. Vincenzo Casamarte. Rientrò a Napoli nell'agosto 1869, restandovi in disarmo per quasi tre anni.

Riarmato il 1° novembre 1872, fu inviato a Messina e nelle acque della Sicilia, ove restò fino al marzo 1873.

Dal maggio 1877 al gennaio 1878 si recò per la terza volta di stazione a Costantinopoli, durante il conflitto russo-turco, armato con II cannoni da 80 libbre B.R. e II cannoni da 75 libbre B.R. Dal 18 novembre 1880 passò al comando del C.C. Francesco Chigi e dal 4 agosto 1881 del C.C. Luigi Palumbo. Fu allora inviato nuovamente a Tunisi, rientrando a Palermo a novembre.

In servizio di vigilanza sanitaria nelle acque della Sicilia orientale, fra Messina e Catania, fino a settembre 1883, fece ritorno a Napoli ai primi di ottobre disarmando.

Radiato dal naviglio da guerra col R.D. 29 giugno 1884, fu adibito come deposito munizioni a Miseno fino al 1895.

Guardaporto a Napoli con la sigla G.M.8 il suo scafo fu venduto a privati per demolizione nel 1910, per £ 5.100.

Cutter "SPARVIERO"

Varato a Napoli il 22 dicembre 1851

Dislocamento: 137 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento: ?

La spesa per la sua costruzione, preventivata in ducati 4.513 fu autorizzata col D.M. 26 settembre 1850, n. 5213 (A.S.N. Sez. Marina).

In armamento il 20 maggio 1852, andò in disarmo il 15 settembre 1853. Il 25 luglio 1855 andò a Pizzo per caricare munizioni e trasportarle a Gaeta. Il 4 dicembre 1855 partì da Napoli per Palermo che lasciò il 4 giugno diretto a Milazzo, Pizzo e Gaeta, ove dette fondo il 7 luglio, proseguendo poi per Molfetta.

Il 7 maggio 1860, al comando del 1° pilota Raffaele Capozzi, partì da Napoli con materiali per Pizzo: era allora equipaggiata con 1 pilota comandante, 1 pilota al dettaglio, 1 pratico di chirurgia, 1 nostromo, 1 contestabile, 2 timonieri e 12 marinai.

Il 7 settembre 1860 si trovava nella darsena militare di Napoli e fu aggregato alla squadra sarda del C.A. Persano.

Successivamente, il 17 marzo 1861, entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato trasporto a vela di 3° classe. Il 22 maggio 1861 trasportò munizioni e materiali a Gaeta, rimorchiato dal "Rondine".

Il 12 febbraio 1862, al comando del 1° pilota Vincenzo d'Abundo, lasciò Napoli con galeotti e agenti di custodia, diretto a Procida e Gaeta, rientrando a Napoli il 25. Il 3 marzo tornò a Gaeta sostando poi a Ischia fino al 10, per fare ritorno a Napoli ove rimase di stazione fino al 13 agosto, con trasferimenti a Castellammare di Stabia dal 23 al 26 aprile, dal 15 al 18 maggio, dal 18 al 28 giugno, dal 7 al 10 agosto e a Gaeta dal 7 all'11 giugno.

Partito da Napoli il 13 agosto 1862 con 78 galeotti per Pozzuoli, vi restò fino al 25 agosto, dirigendo quindi per Salerno con forte maltempo.

Il 28 agosto 1862 incontrati al largo di Capri alcuni naufraghi di un paranzello di Maiori, li trasse in salvo, sbarcandoli il 29 a Salerno. Rientrato a Napoli il 31, assieme al "Garigliano" l'11 settembre passò al comando del 1° pilota Aniello Starita.

Dal 17 al 23 settembre e poi dal 20 al 27 ottobre caricò barili di polvere da sparo a Castellammare di Stabia, trasportandoli a Baia. Il 6 gennaio 1863 passò al comando del 1° pilota Alfredo Altamura.

Dal 12 al 15 febbraio 1863 e dal 23 al 25 dello stesso mese fu inviato a Castellammare di Stabia con affusti di cannone e altro materiale destinato alla pirofregata "Garibaldi".

Il 17 maggio 1864 lasciò Napoli diretto a Messina, facendo ritorno a Napoli il 22 giugno. Il 2 luglio 1864 si recò a Gaeta fino al 18 e al ritorno a Napoli venne immesso in bacino.

Dopo un ultimo viaggio a Palermo dal 7 al 19 settembre 1864 venne disarmato nella darsena militare di Napoli il 29 ottobre 1864 e successivamente radiato dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 26 ottobre 1868, n. 4668.

Pirocorvetta a ruote "STROMBOLI"

Varata a Pitcher North nel 1843

Dislocamento: 580 tonn.

Scafo in legno m. 50,10 × 8,66

Due alberi a vele quadre e bompresso (trinchetto m. 20,14 maestra m. 21,22)

Un ponte di coperta

Macchina Maudslay & Field a 4 cilindri oscillanti 220 cav.

Due caldaie in rame a tre fuochi - Un fumaiolo

Propulsione a ruote a pale fisse tipo Morgan

Armamento (1847): II cannoni da 60 libbre a bomba Myllar F.L.

IV obici Paixhans da 20 libbre F.L.

II obici da 12 libbre B.L. su affusto (da sbarco)

Equipaggio: 1 C.F. comandante, 1 T.V., 2 A.V., 1 Cappellano, 1 Chirurgo, 1 Pratico chirurgia, 3 Piloti, 2 Macchinisti, 2 Alunni macchinisti, 2 Nostromi, 3 Guardiani, 3 Timonieri, 34 Marinai, 1 Contestabile, 1 Sottufficiale cannoniere, 8 Cannonieri, 1 Tamburo, 8 Fuchisti, 6 Carbonai, 6 Mozzi, 1 Dispensiere, 1 Cuoco, 1 Maestro razione, 1 Calafato, 1 Veliere, 1 Armarolo, 1 Maestro ascia, 7 Domestici.

Arrivata a Napoli il 28 settembre 1844, proveniente da Falmouth al comando del 1° pilota Luigi Russo. Il 20 gennaio 1845 rientrò a Napoli col conte e la contessa d'Aquila, che aveva imbarcato a Marsiglia.

Il 4 ottobre 1845 trasportò a Paestum i partecipanti al VII Congresso delle Scienze.

Il 2 aprile 1846 prese a bordo il re Ferdinando II, la Regina Maria Teresa, lo Zar e la Zarina delle Russie e li trasportò a Capri.

Provvisoriamente adibita al servizio postale di Stato fra Napoli e la Sicilia, in gestione all'«Amministrazione delle Poste e dei Procacci», iniziò tale servizio nel gennaio 1846, al comando del 1° pilota Luigi Visco, fino ad aprile e poi del 1° pilota Prospero Cacace.

Il 14 gennaio 1848, scoppiati i moti rivoluzionari in Sicilia, lasciò Napoli con la squadra agli ordini del conte d'Aquila, di

scorta al convoglio con le truppe del Corpo di spedizione del Maresciallo Roberto de Sauget. Dopo la rotta dei Quattroventi dal 29 al 30 gennaio, imbarcò a Solanto le truppe regie sbandate, trasportandole a Napoli il 31.

Il 10 luglio 1848, al comando del T.V. Salazar, mentre era in servizio di vigilanza al largo di Capo Spartivento, ebbe ordine d'inseguire un gruppo di circa 600 insorti calabresi, condotti da Ignazio Ribotti, Longo e Delli Franci, fuggiti da Corigliano con i trabaccoli "Gesù e Maria" e "Santa Maria di Portosalvo". Raggiuntili il 12 al largo di Corfù, li catturò, rimorchiandoli a Reggio Calabria.

L'8 maggio 1848 sbarcò ad Ancona il Generale Guglielmo Pepe e lo S.M. del Corpo di spedizione napoletano destinato ad operare contro gli Austriaci in Lombardia.

Il 30 agosto 1848 lasciò Napoli diretta in Sicilia, con la squadra che trasportava a Palermo le truppe del secondo Corpo di spedizione del Generale Carlo Filangieri principe di Satriano, che il 20 marzo 1849 prese a bordo per trasportarlo a Gaeta. Destinata a servizio di vigilanza foranea lungo le coste orientali della Sicilia, dal 30 marzo al 2 aprile 1849, cannoneggiò il porto e le batterie degli insorti a Taormina e a Catania.

Il 19 aprile 1850 imbarcò a Livorno il Conte e la Contessa di Trapani e li trasportò a Napoli. Il 2 luglio dello stesso anno al comando del C.F. Eugenio Rodriguez, lasciò Napoli per Gaeta proseguendo il 25 settembre per Livorno.

Il 20 aprile 1851 passò al comando del T.V. Giuseppe Flores. In disarmo ai primi di maggio 1853, terminò «gli accomodi» il 28 settembre, tornando in armamento al comando del T.V. Leopoldo Fowls. L'8 agosto 1857 rimorchiò a Messina il brigantino "Principe Carlo" destinato alla posa del cavo sottomarino fra Messina e Reggio Calabria. Il 27 luglio 1858, imbarcò a Salerno sessantotto condannati ai ferri della spedizione a Sapri di Carlo Pisacane e li trasportò a Favignana.

Il 17 gennaio 1859, al comando del C.F. Ferdinando Cafiero, lasciò Napoli a rimorchio della pirofregata "Ettore Fieramosca" diretta a Gibilterra, Algeciras e Cadice con sessantasei esiliati politici, fra i quali Carlo Poerio, Luigi Settembrini, Silvio Spaventa. Arrivata a Cadice il 26 gennaio gli esiliati vennero trasbordati sul «bark» di bandiera nord americana "David Stewart", che, noleggiato per \$ 9.000 dal Borbone, avrebbe dovuto

condurli negli Stati Uniti. Per l'intervento personale di Raffaele Settembrini figlio di Luigi, il capitano del "David Stewart" Samuel H. Prentiss, non appena al largo di Cadice diresse invece verso Cork, in Irlanda, ove il 6 maggio 1859 i patrioti napoletani sbarcarono in salvo raggiungendo Londra.

Il 25 settembre 1859 trasportò a Marsiglia un contingente di truppe mercenarie svizzere. Il 15 novembre dello stesso anno al comando del C.F. Michele Capecelatro, trasportò da Pescara a Napoli un centinaio di servi di pena.

Il 10 maggio 1860, al comando del T.V. Guglielmo Acton, fu destinata di vigilanza nelle acque fra le isole Egadi e Mazara, assieme alla fregata "Partenope" e al vapore requisito "Capri". Il giorno 11 dopo aver effettuato un trasbordo di cannoni sul "Capri", si presentò davanti a Marsala con la "Partenope" a rimorchio mentre il "Lombardo" e il "Piemonte" stavano ultimando lo sbarco dei Mille di Garibaldi. Per la indecisione dell'Acton aprì il fuoco in ritardo e senza risultato alcuno. Il 12 dello stesso mese prese a rimorchio il "Piemonte" che i Garibaldini avevano abbandonato e lo rimorchiò a Napoli, passando al comando del C.F. Federico Martini in servizio di vigilanza nel golfo di Salerno.

Il 7 settembre 1860 mentre era al comando del C.F. Pietro Lavia non obbedì agli ordini di re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregata alla squadra sarda presente in rada a Napoli.

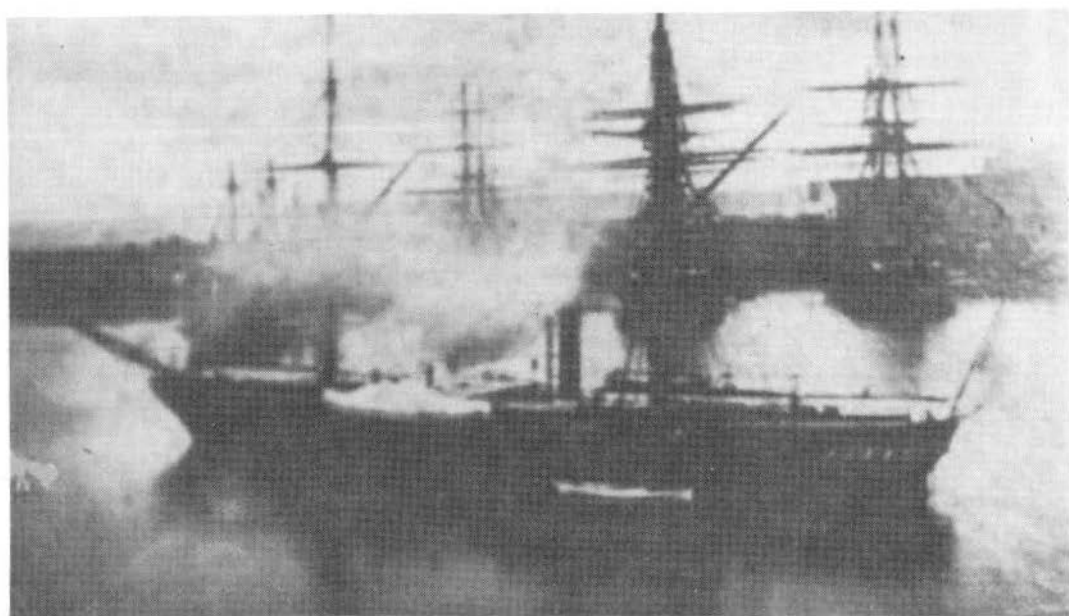
Passata al comando del C.F. Cesare Salazar, il 26 ottobre 1860 lasciò Genova con truppe di fanteria e del treno che sbarcò a Napoli il 29, disarmando. Riarmata il 3 dicembre 1860, al comando del C.F. Corrado Jauch, il 6 gennaio del 1861 fu inviata al largo di Mola di Gaeta. Nel corso dell'assedio di Gaeta, durante la tregua dal 5 al 9 febbraio 1861, trasportò a Napoli, con la cannoniera "Vinzaglio", circa duecento feriti dell'esercito borbonico. Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia classificata corvetta di 2° rango a ruote, armata con II obici da 60 libbre F.L. su affusto, II obici da 12 libbre B.L. da sbarco.

In armamento dal 30 aprile 1861, il 17 maggio fu inviata a Gaeta, tornando a Napoli il 28 maggio.

Il 3 giugno 1862 al comando del C.F. Corrado Jauch, fu inviata a Pizzo Calabro per imbarcarvi reclute, rientrando a Napoli il 6.

Date le precarie condizioni in cui si trovava, il 10 giugno 1862 fu messa in disarmo nella darsena di Napoli, sbarcando l'equipaggio.

Radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 20 marzo 1865, n. 2218, il suo scafo venne offerto in vendita all'asta pubblica a Napoli il 7 maggio 1875.



La pirofregata "TANCREDI"

Pirofregata a ruote "TANCREDI"

Varata nel cantiere Pitcher North di Gravesend nel 1843

Dislocamento: 1018 tonn.

Scafo in legno m. 57,40 × 11,45

Due alberi a brigantino-goletta e bompreso

Due macchine a bassa pressione Maudslay & Field 300 cav.

Quattro caldaie ramate - Un fumaiolo

Propulsione a ruote a pale fisse tipo Morgan

Armamento all'origine: I cannone da 117 libbre a bomba Myllar F.L.

I cannone da 60 libbre Myllar F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.

IV cannoni da 12 libbre B.L. su affusto

Presa in consegna a Londra dal T.V. Vincenzo Lettieri, giuntovi con la fregata "Regina", arrivò a Napoli il 25 ottobre 1843.

Il suo costo fu di ducati 167.450 per lo scafo e ducati 145.317 per le macchine.

Il 25 maggio 1844 lasciò Napoli diretta a Palermo col 3° battaglione fanteria di linea. Il 16 giugno dello stesso anno al comando del Lettieri, accompagnò il re Ferdinando II e la Regina Maria Teresa in un giro in Sicilia: sostò a Messina il 18, a Catania il 20, a Siracusa il 21, a Licata il 23, a Malta dal 24 al 26, a Trapani il 29, a Palermo dal 30 giugno al 16 luglio, facendo ritorno a Napoli il 18.

Il 12 maggio 1845 imbarcò il Sovrano, il Conte d'Aquila, il Conte di Trapani diretti a Messina, dove dette fondo il 14, proseguì per Siracusa, rientrando a Napoli il 21, assieme alle altre pirofregate "Archimede", "Ercole", "Guiscardo", "Roberto" e "Ruggiero". Il 24 ottobre 1845 accompagnò a Palermo il Re, la Regina, il Conte e la Contessa d'Aquila e il Conte di Trapani, che si recavano a rendere visita allo Zar e alla Zarina delle Russie, che si trovavano a svernare in Sicilia, rientrando a Napoli il 28 ottobre 1845.

Partita da Brindisi il 1° giugno 1847, al comando del C.F. Leopoldo del Re, accompagnò il Sovrano, la Regina, il Conte d'Aquila e il Conte di Trapani a Rovigno il 2, a Pola nello stes-

COMANDO
DELLA
R. Fregata a Vapore
TANCREDI
di Particolar Servizio di S.M. (D.G.)

N° 1359

Napoli 4. Febbrajo 1854.

Signore Generale

Col rapporto settimanale a S.M.
di legni di particolare servizio
Robert

Mi onoro di rapportarle, che fino
ad oggi, otto i 60 pezzi di spata-
ra cambiati, com'è l'onore
di rapportarle nell'ultimo mio
rapporto, se ne sono messi in pie-
za altri 58, non che un pezzo di
Paramozza di poppa, il quale
si era trovato marcito.

La Controcosta di prua, ed il
Dritto di poppa sono in fine
di lavoro, di modo che nei prin-
cipi della settimana entrante

Stralcio di lettera in data 4 febbraio 1854
su carta intestata della Reale Fregata a vapore "TANCREDI"
in particolare servizio di S.M. (D.G.)

so giorno e a Trieste, che lasciò il 12 giugno, per Brindisi il 15, Siracusa il 21, Noto il 22 e Palermo fino al 17 luglio, facendo ritorno a Napoli il 19.

Il 4 settembre 1849 fu inviata a Gaeta per imbarcarvi il pontefice Pio IX che si allontanava da Roma a seguito degli eventi politici e lo sbarcò al Granatello di Portici. Il 30 giugno si recò nuovamente a Gaeta con la "Cristina", tornandovi il 18 luglio, il 15 e il 21 agosto fino al 30.

Passata al comando del C.F. Ferdinando Rodriguez il 29 ottobre 1850 prestò servizio particolare per le LL.MM. fino al 12 maggio 1851.

Dopo essersi recata a Marsiglia nel settembre 1852, al comando dello stesso Rodriguez, il 23 ottobre imbarcò a Reggio il re Ferdinando II, il Duca di Calabria e il Conte di Trapani, reduci da un viaggio in Calabria e li accompagnò a Messina, a Catania, tornando a Messina il 25, a Pizzo il 26, a Paola il 29 e infine rientrando a Napoli nel pomeriggio del 30 ottobre 1852.

Il 2 luglio 1856 lasciò Gaeta col re Ferdinando II, il Duca di Calabria e il Conte di Trani che si recavano a Porto d'Anzio per rendere omaggio al pontefice Pio IX, facendo ritorno a Gaeta il 4.

Il 28 giugno 1857, mentre era in porto a Gaeta, ebbe ordine di raggiungere, con la pirofregata "Ettore Fieramosca", il vapore sardo "Cagliari", che, dopo aver sbarcato a Sapri Carlo Pisacane e i suoi 300 volontari, dirigeva su Genova. Avvistandolo il mattino del 29 nelle acque fra Ischia e Ponza, lo catturò, rimorchiandolo a Napoli, ove, con sentenza 28 novembre del 1857 della Commissione delle prede, fu dichiarato «buona e legittima preda». Dopo varie vicende giudiziarie, il "Cagliari" fu poi restituito al proprietario e armatore Raffaele Rubattino il 18 giugno 1858.

Il 16 gennaio 1859, assieme alla pirofregata "Fulminante", entrambi agli ordini del R.A. Amilcare Roberti, trasportò a Trieste D. Nicola Maresca duca di Serracapriola, Commissario plenipotenziario del re Ferdinando II, incaricato di ricevere la duchessa Maria Sofia Amalia di Wittelsbach, figlia del duca Massimiliano di Baviera, sposata per procura l'8 gennaio 1859 con l'erede al trono delle Due Sicilie Francesco di Borbone duca di Calabria. Ripartì da Trieste il 1° febbraio per essere il 3 mattino a Bari ove la principessa fu ricevuta dallo sposo e dalla regina Maria Teresa. Il 7 marzo 1859 al comando del C.F. Ferdi-

nando Rodriguez, lasciò Bari di scorta alla pirofregata "Fulminante" ove aveva preso imbarco il re Ferdinando II gravemente ammalato, arrivando a Napoli il 9.

In armamento dal 6 aprile 1860 al comando dello stesso Rodriguez, lasciò Napoli l'11 per trasportare a Palermo la 5^o compagnia di artiglieria. Dopo aver trasportato altre truppe a Palermo, il 12 maggio 1860, assieme alla "Veloce" e alla "Fulminante", il 26 luglio fu inviata a Milazzo per imbarcarvi le truppe regie che avevano capitolato e le trasportò a Reggio Calabria, recandosi poi a Bagnara.

Dopo lo sbarco di Garibaldi sul continente, il 20 agosto 1860, raggiunse l'"Ercole" nel porto di Gerace. Arrivata a Napoli il 6 settembre, per ordine del Comitato Unitario Nazionale «Unità d'Italia» si recò a Pozzuoli per rimorchiare la "Ruggiero" a Napoli (A.S.N. Maggiore di Marina, fascio 720) fu quindi aggregata alla squadra sarda agli ordini del C.A. Persano.

Il 9 ottobre 1860 trasportò truppe a Ventotene, passando quindi al comando del L.T.V. Matteo Luigi Civita. Il 27 dello stesso mese fu inviata al largo di Sezza e quindi dal 29 novembre al 3 dicembre si trasferì con la pirocannoniera "Veloce" e la pirofregata "Ettore Fieramosca" alle foci del Garigliano per proteggere la testa di ponte delle truppe sarde. Il 5 novembre si recò a Mola di Gaeta, tornando a Napoli il 7. Il 28 dello stesso mese trasportò truppe a Paola, passando quindi al comando del C.F. Emanuele Pucci.

Il 14 gennaio 1861 imbarcò a Palermo 21 ufficiali e 256 volontari garibaldini e li trasportò a Napoli. Quindi il 19 gennaio fu inviata in rada a Gaeta, per partecipare al blocco navale contro quella piazzaforte, restandovi fino alla sua capitolazione. Dopo essere rientrata a Napoli il 1^o marzo 1861 andò ad ancorare in rada Contessa a Messina, ove rimase fino alla resa di quella Cittadella ancora in possesso dei borbonici, al comando del Generale Fergola.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia classificata pirofregata a ruote di 2^o rango, armata con II cannoni da 40 libbre F.R., IV cannoni da 40 libbre F.R. in coperta.

Il 16 aprile 1861, al comando del C.F. Carlo Pucci, lasciò Napoli, rimorchiando insieme con la "Ruggiero" la fregata "Regina" a Tolone, ove giunse il 19 aprile. Partì il 22 per Marsiglia, proseguendo il 26 per Genova, che lasciò il 6 maggio per

Napoli, da dove partì il 13 con otto ufficiali e 212 uomini di truppa per Genova, ancorandovi il 16, ne ripartì il 18 col Luogotenente Generale del Re nelle provincie meridionali, Generale Cialdini, diretta a Napoli, ove dette fondo il 20.

Partita il 28 maggio 1861 con 18 ufficiali e 559 uomini di truppa, li sbarcò a Livorno il 29 facendo ritorno a Napoli il 2 giugno per recarsi il 9 a Castellammare di Stabia e rimorchiare lo scafo del "Vesuvio" a Pozzuoli.

Il 12 giugno imbarcò a Napoli 16 ufficiali e 452 uomini di truppa sbarcandoli a Genova il 14. Ne ripartì il 17 con 13 ufficiali e 184 uomini di truppa per Napoli, ove ancorò il 19.

Il 3 luglio 1861 trasportò da Napoli a Genova il Generale Durando e la famiglia, rientrando il 10 con 16 ufficiali e 575 uomini di truppa.

Il 31 luglio imbarcò il cardinale Riario arcivescovo di Napoli e il suo segretario, con istruzioni riservate aperte in mare nel canale di Procida. Arrivata il 1° agosto a Civitavecchia con bandiera parlamentare, vi sbarcò il cardinale e fece ritorno a Napoli.

In disarmo dal 4 agosto 1861, fu rimorchiata a Tolone per lavori allo scafo e alle macchine, riarmando il 16 ottobre 1862 al comando del C.F. Carlo Pucci, sostituito il 24 dello stesso mese dal parigrado Emanuele Pucci. Il 24 partì da Napoli con truppa per Pizzo il 25, Reggio il 26, Catania il 28, Siracusa il 29 fino al 31 ottobre. Tornata a Catania imbarcò 11 ufficiali e 171 uomini del 18° fanteria nonchè 248 reclute che sbarcò a Livorno e a Genova l'8. Ripartì l'11 con 14 ufficiali, 431 uomini di truppa e 163 ex garibaldini per Messina. Vi imbarcò 4 ufficiali e 191 uomini, facendo ritorno a Napoli, ove disarmò il 24 novembre. Riarmata il 16 dicembre 1862, al comando del C.F. Ferdinando Acton, partì da Napoli il 23 con truppa per Genova, da dove fece ritorno a Napoli il 29 con materiali, proseguendo il 2 gennaio 1863 con truppa per Reggio, imbarcò quindi 298 reclute a Pizzo, sostando a Gaeta il 6 gennaio, di rilascio per maltempo a ridosso del Monte Argentario fino al 9, arrivò a Livorno il 10 e a Genova il 12 gennaio 1863.

Recatasi il 15 a Portoferraio con 4 ufficiali e 123 reclute, il 1° febbraio 1863 entrò a far parte della squadra del Levante, agli ordini del C.A. Giovanni Vacca: si recò al Pireo il 15 febbraio, a Smirne dal 16 al 24, tornò al Pireo il 25, nuovamente a Smirne in aprile, poi Corfù e Patrasso il 10 luglio, sostandovi di stazione fino al 22 agosto. Recatasi a Zante fino al 25, a Na-

varino il 26, al Pireo dal 27 agosto al 14 dicembre. Partita il 15 rientrò via Capo Matapan, in parte a vela ed in parte con macchina e vela, ancorando in rada a Napoli il 18 dicembre e disarmando il 27.

Tornata in armamento il 10 gennaio 1864 di nuovo al comando del C.F. Carlo Pucci fino al 23 gennaio e poi del C.F. Francesco Baldisserotto, lasciò Napoli l'11 per trasportare a St. Nazaire lo S.M. e l'equipaggio della "Castelfidardo". Fatto scalo a Messina, a Cagliari il 15, ad Almeria dal 19 al 21, a Gibilterra il 25, a Lisbona dal 2 al 10 febbraio, arrivò a St. Nazaire il 16, andando quindi in bacino a Lorient. Partita il 10 maggio, sostò a Gibilterra dal 15 al 19, a Tangeri il 20 e fece ritorno a Napoli il 25 maggio 1864.

Partita il 14 luglio per Porto Santo Stefano e Gaeta, rientrò a Napoli il 16 per recarsi a Genova con truppe il 25 luglio, il 17 agosto, il 7 settembre, il 25 ottobre e infine il 10 novembre per Messina, rimorchiando un cavafondo e passando l'11 dicembre al comando del C.F. Andrea del Santo.

Il 3 gennaio 1865 rimorchiò lo scafo del "Vesuvio" da Castellammare di Stabia a Pozzuoli, partendo da Napoli il 7 successivo con la Commissione Valfré per Messina l'8, Siracusa il 9, Augusta il 10, Taranto fino al 14, per essere di ritorno a Napoli il 18, dopo una difficile navigazione con forte maltempo.

Il 18 marzo 1865 si recò a Castellammare di Stabia per prendere a rimorchio la pirofregata "Messina" e trasportarla a Napoli da dove partì il 31 alla volta di Trapani il 2 aprile e Tunisi il 4, restandovi di stazione fino all'8 aprile 1865. Tornata il 10 a Napoli, il 17 rimorchiò il "Re Galantuomo" a Castellammare di Stabia.

Il 21 aprile lasciò Napoli con truppe per Genova e Savona, da dove partì il 23 con due compagnie del 69° fanteria per Livorno e Napoli.

Partita il 3 maggio con reclute per Genova, vi dette fondo il 6; imbarcate quindi altre truppe si recò a Palermo, che lasciò il 12 per Napoli. Tornata successivamente a Palermo il 18 e il 22 maggio con cavalleggeri, rientrò il 25 a Napoli, ove rimase inattiva fino al 9 settembre 1865. Di nuovo a Palermo, il 9 ottobre soccorse il brick inglese "Hart" che arava sulle ancore in avamposto, si recò quindi a Ustica il 21, 27, 29 e 31 ottobre con la Commissione elettorale e infine il 15 novembre imbarcò 14 ufficiali e 523 uomini di truppa per Cagliari il 18 par-

tendo il giorno seguente con altra truppa per Livorno il 24, facendo quindi ritorno il 26 a Cagliari, da dove ripartì il 1° dicembre diretta a Palermo. Imbarcata altra truppa il 9 dicembre per Livorno, tornò a Cagliari il 19 e quindi a Palermo, ove il 20 dicembre fermò il bovo "Vesuvio" sospetto di contrabbando di armi, rimorchiandolo in porto a Palermo, che lasciò il 21 gennaio 1866 con truppa per Genova: entrando il 24 mattino in quest'ultimo porto, per un'errata manovra investì il brick francese "Estelle". Partita il 30 gennaio per Messina, il 5 febbraio mentre era in porto, fu investita dal brick austriaco "Assunta" che gli provocò la rottura del bompresso.

Passata al comando del C.F. Alessandro Baio, il 7 febbraio 1866 lasciò Messina con 14 ufficiali e 240 uomini del 63° fanteria per Milazzo e 10 ufficiali con 263 uomini di truppa del 4° fanteria per Genova. Tornata a Palermo il 18 effettuò un altro viaggio con truppa per Genova il 3 aprile: il 6 rimorchiò un cavafondo a Porto Torres, proseguendo il 14 per l'Asinara e Cagliari, rientrando il 20 a Palermo, che lasciò il 30 aprile con 29 ufficiali e 583 uomini di truppa per Genova. Effettuato altri due trasporti di truppa da Palermo il 17 e il 29 maggio per Livorno e Genova, rientrò a Napoli il 15 giugno, per trasportare il 17 un distaccamento di fanteria a Paola.

Passata al comando del C.F. Felice Baudini, il 15 luglio 1866 partì da Napoli in servizio di vigilanza foranea lungo il litorale da Terracina a Pozzuoli e nelle acque delle isole Pontine, con ordine di fermare qualsiasi legno mercantile ad eccezione dei piroscafi postali. Continuando il servizio di vigilanza quasi sempre a vela, si recò a Gaeta il 20 e il 21 luglio 1866, proseguendo poi il suo servizio fino a Mondragone e a Sperlonga. Tornata a Gaeta dal 24 al 26 luglio, fece ritorno a Napoli il 27 luglio 1866.

Partita il 1° settembre con 304 marinai ed altri elementi di fanteria di Marina per La Spezia, rientrò a Napoli il 5 settembre.

Scoppiati i moti sediziosi a Palermo fu la prima unità da guerra inviata in quel porto con rinforzi di truppa. Lasciò Napoli il 17 settembre 1866 con 148 uomini del 52° fanteria, rimorchiando il "Rosolino Pilo" che ne aveva a bordo altri 904. Arrivata in rada a Palermo il mattino del 18, iniziò un'azione di fuoco contro gli insorti nelle adiacenze della Vicaria, sbarcò elementi di fanteria di Marina, inviando viveri al distaccamen-

to assediato nel forte di Castellammare. Il 19 dette fondo in porto, proseguendo il fuoco contro gli insorti nella zona del Borgo e sbarcando altra truppa.

Tornato l'ordine a Palermo, rientrò il 25 settembre a Napoli, che lasciò il 15 ottobre, diretta nuovamente a Palermo, Messina e isole Lipari, in servizio di vigilanza foranea da Catania a Capo Passero e infine a Siracusa, Augusta e Messina il 26 ottobre 1866.

Il 2 dicembre 1866 si recò a Capo Faro per prestare soccorso alla "San Giovanni", ivi investita: con l'aiuto della "Antelope" e del "Washington" riuscì a disincagliarla e a rimorchiarla in porto a Messina, da dove partì il 22 per Livorno. Fece ritorno a Palermo il 30, recandosi il 31 a Capo Zaffarano, per sbarcarvi un distaccamento di bersaglieri. Partita da Palermo il 20 febbraio 1867 arrivò il 21 a Napoli, disarmando il 24.

Riarmata ai primi di maggio 1867, al comando del C.F. Matteo Civita, fu inviata per una breve missione in Spagna, tornando a Napoli, ove fu disarmata il 24 settembre 1867, per essere infine radiata dal naviglio da guerra col R.D. 9 febbraio 1868, n. 4223.

Pirofregata a ruote "TORQUATO TASSO"

Varata a Castellammare di Stabia il 28 maggio 1856

Dislocamento: 1450 tonn.

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta

Due alberi a brigantino-goletta con bompresso

Macchina 300 cav. costruita officina Pietrarsa (Napoli)

Propulsione a ruote a pale fisse - Un fumaiolo

Quattro caldaie Guppy

Armamento: I obice da 117 libbre F.L.

I cannone da 60 libbre a bomba Myllar F.L.

VIII obici Paixhans da 30 libbre F.L.

II cannoni da 12 libbre B.L. su affusto (da sbarco)

Equipaggio: 1 C.F. al comando, 2 T.V., 3 A.V., 1 Cappellano, 1 Chirurgo, 1 Pratico chirurgia, 4 Piloti, 1 Nostromo, 5 Guardiani, 3 Timonieri, 83 Marinai, 6 Sottufficiali cannonieri, 23 Cannonieri, 3 Macchinisti, 4 Alunni macchinisti, 18 Fuochisti e Carbonai, 1 Maestro ascia, 1 Maestro opera sottile, 1 Armiere, 1 Maestro veliere, 1 Maestro razione, 1 Calafato, 1 Dispensiere, 1 Cuoco, 1 Sonnotatore, 10 Domestici.

Il 31 gennaio 1859 trasportò a Bari il corredo di Maria Sofia di Baviera andata in sposa al principe ereditario Francesco di Borbone.

In armamento dal 2 gennaio 1859 al comando del C.F. Amilcare Anguissola fino al 29 maggio, il 1° settembre 1859 con la "Ercole" e tre brigantini noleggiati trasportò a Marsiglia 739 uomini dei disciolti reggimenti svizzeri, tornando a Napoli il 10 settembre.

Il 21 settembre dello stesso anno, al comando del C.F. Napoleone Scrugli, lasciò Napoli per trasportare a Giulianova il 1° battaglione del 5° reggimento fanteria di linea, restando quindi di vigilanza foranea lungo le coste abruzzesi, rifornendosi di carbone a Manfredonia.

Il 10 gennaio 1860, essendo ancora al comando dello Scrugli, mentre si trovava in navigazione al largo di Civitella del

Tronto, fu sorpresa da un violento fortunale e arenò presso le foci del Tronto, sembra per imperizia dello stesso Scrugli, divenendo perdita totale il 21 febbraio per forza di mare. Riportata a galla, si perdette di nuovo alla sera dello stesso giorno.

(A.S.N. Maggioria Generale, fascio 732/1860).

Fregata a vela "URANIA"

Varata nell'arsenale di Napoli il 15 gennaio 1834.

Dislocamento: 1642 tonn.

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento: XXIV cannoni da 18 libbre F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L. in batteria

XVI cannoni da 24 libbre F.L. in coperta

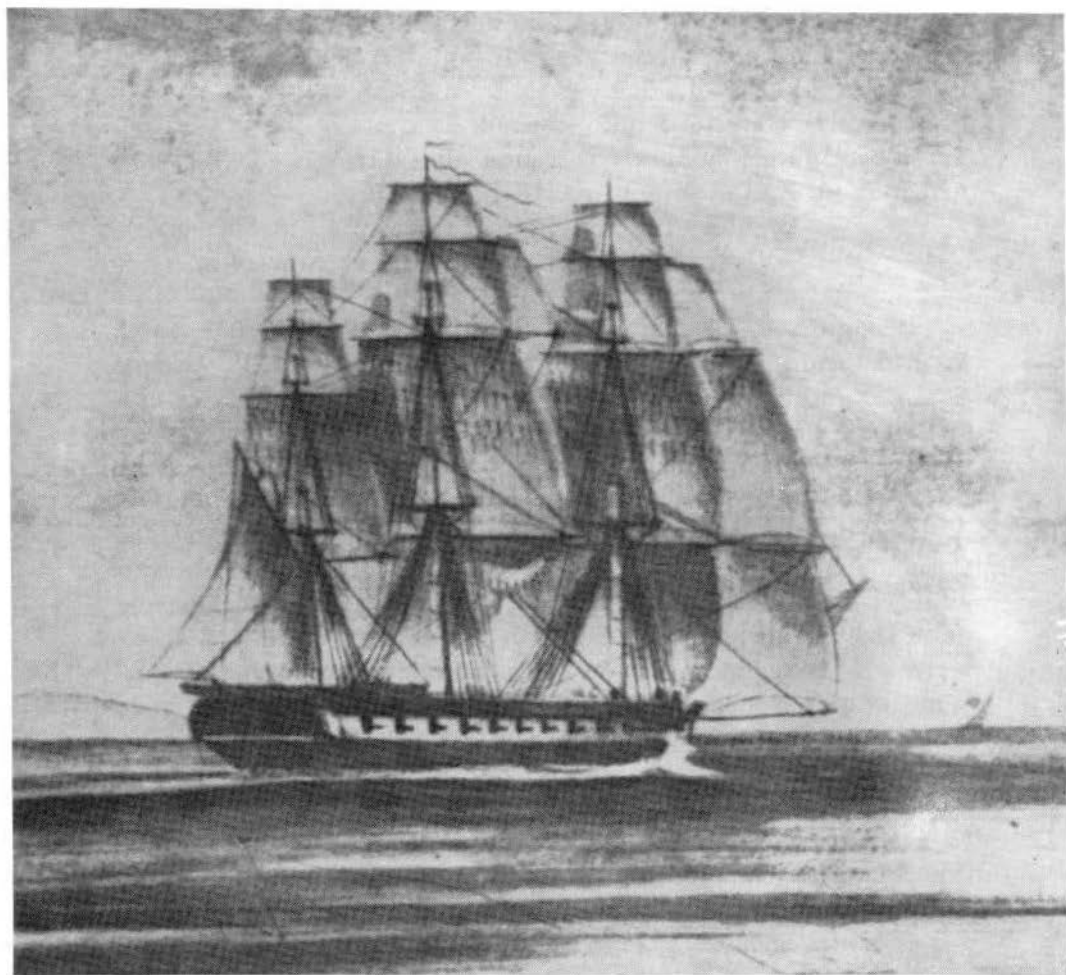
Denominata "Urania" col R. Rescritto 24 maggio 1833, entrò in armamento il 5 gennaio 1835 al comando del C.V. Alfonso Sozj Carafa recandosi a Palermo il 21 febbraio e quindi in crociera nelle acque al largo delle isole Partenopee l'8 aprile. Il 1° agosto 1835 parti da Napoli diretta a La Spezia e Genova, che lasciò il 29 agosto, per essere di ritorno a Baia il 3 settembre.

Il 6 marzo 1837 ne assunse il comando il C.F. Raffaele de Cosa e alla fine dello stesso mese parti da Napoli per recarsi a Tangeri ad assistere al formale riconoscimento del R. Console delle Due Sicilie presso il Sultano del Marocco. Giunta a Gibilterra il 12 maggio, si trasferì a Tangeri per compirvi una missione e quindi uscì in Atlantico bordeggiando lungo le coste marocchine fino a Mogador. Rientrata a Gibilterra ne ripartì in agosto con un dono del Sultano del Marocco per il re Ferdinando II di otto cavalli berberi, una pantera e due leoni. Arrivò a Nisida il 1° settembre per «purgarvi» la quarantena e infine ancorò a Napoli il 9 settembre 1837.

Nell'ottobre 1837 passò agli ordini del C.F. Letterio Longo e quindi nel gennaio 1838 a quelli del C.F. Marino Caracciolo.

Il 2 gennaio 1838 lasciò Napoli con la "Partenope" per recarsi a Gaeta, ove sostò fino al 31. Recatasi a Trapani e Siracusa, arrivò a Palermo il 28 maggio. Rientrata a Napoli, parti nuovamente per Messina il 19 agosto, facendo ritorno a Napoli il 1° settembre. Lasciò Napoli il 15 novembre diretta a Messina e a Palermo, facendo ritorno a Napoli il 23, disarmando il 22 dicembre 1838.

Il 4 gennaio 1839 fu immessa in bacino per lavori di radobbo. Nel giugno 1840, al comando del C.F. Saverio Garofalo,



La real fregata "URANIA", della Marina napoletana

fece parte della squadra di evoluzione agli ordini del Brigadiere Alfonso Sozj Carafa, formata dal vascello di linea "Vesuvio", dalle fregate "Partenope" e "Regina Isabella", dalla corvetta "Cristina", dai brigantini "Intrepido" e "Zeffiro" e dall'avviso a ruote "Ferdinando II". Veleggiò nelle acque del golfo di Napoli fino al 10 ottobre, effettuando manovre a fuoco, si recò quindi a Palermo, sostandovi dal 12 al 14 e infine rientrò a Napoli il 17.

Il 28 ottobre prese nuovamente il mare per scortare fino a Siracusa il re Ferdinando II imbarcato sul "Vesuvio": vi restò fino al 10 dicembre, facendo ritorno a Napoli il 15.

Il 7 luglio 1842, assieme alla "Partenope", alla "Cristina" e agli avvisi a ruote "Ferdinando II" e "San Venefrede", scortò fino a Palermo il Sovrano e la Famiglia Reale imbarcati sulla "Cristina" tornando il 22 a Napoli, che lasciò l'8 agosto nuovamente di scorta ai Sovrani e all'Infante di Spagna, imbarcati sul "Vesuvio" e diretti a Messina, facendo ritorno a Napoli il 24 agosto.

Nel settembre ed ottobre 1843 effettuò una campagna di istruzione con gli Alunni Marinari, partendo da Napoli l'11 settembre, per Capo Tavolara il 17, Gibilterra dal 24 al 27, tornando a Napoli il 14 ottobre, per recarsi quindi a Messina il 27.

Ai primi di giugno 1844 entrò in armamento al comando del C.F. Giovan Battista Lettieri per una lunga campagna oceanica con gli Allievi del Collegio di Marina. Partita da Napoli il 19 agosto, passò al sud della Sardegna e delle Baleari e arrivò a Gibilterra il 26, sostandovi fino al 7 settembre. Uscita in Atlantico si fermò a Santa Cruz de Tenerife dal 14 al 16 settembre, avvistò il 21 San Vincenzo di Capo Verde, passò l'Equatore il 14 ottobre e dette fondo a Pernambuco il 23 ottobre, dopo trentasette giorni di navigazione oceanica. Partita il 26 ottobre da Pernambuco, ancorò in rada a Rio de Janeiro il 3 novembre, sostandovi fino al 26.

Mentre era in navigazione lungo le coste brasiliane, il 31 dicembre 1844 cadde in mare il gabbiere Pietro Cargliano, che fu salvato dopo una pronta manovra. L'8 gennaio 1845, incontrati due schooners della Marina argentina, si fece pilotare nel sorgitore Flores delle isole Lobos, ove passò la notte all'ancora, proseguendo quindi per Montevideo ove dette fondo il 10 gennaio 1845.

Partita il 15 dalle acque del Rio de la Plata, prese gli alisei di S.E. e quindi, dopo aver superato le calme equatoriali, ancorò al largo dell'isola di S. Elena il 21 febbraio. Era la prima volta che la bandiera napoletana veniva «mostrata» in quell'isola, ove sostò fino al 3 marzo per dar modo agli allievi di visitare i luoghi ove aveva vissuto in esilio Napoleone Bonaparte. Lasciata l'isola di S. Elena, proseguì verso nord, avviando l'isola di Ascensione e passando nuovamente l'Equatore il 13 marzo. Il 4 aprile avvistò le isole Bermude, entrando nella Corrente del Golfo il giorno 8; imbarcato il pilota alle foci dell'Hudson il 24 aprile diede fondo davanti a Staten Island (New York) il 26. Qui la sosta fu lunga per permettere agli Allievi di visitare Albany, Utica, Trenton, Philadelphia e l'Accademia militare di West Point.

Partita da New York il 31 maggio 1845, si recò a Boston dal 5 al 12 giugno e quindi iniziò il viaggio di ritorno. Attraversò l'Atlantico seguendo la cosiddetta rotta del passaggio boreale, per usufruire della Corrente del Golfo in favore. Prese le mure a sciocco, passò al nord delle Azzorre e andò ad avvistare Capo Lizard il 4 luglio, dopo ventidue giorni di navigazione oceanica. Entrata nella Manica, il 10 luglio dette fondo a Nieuwe Dieppe, ove sostò fino al 19, mentre gli Allievi si recavano a visitare Alkmaar e Amsterdam. Proseguì quindi per Antwerpen, restando alla fonda nella Schelda dal 22 luglio al 6 agosto, onde permettere agli Allievi di visitare Bruxelles e il campo di battaglia di Waterloo. A causa di venti contrari sulla Schelda, andò ad ancorare a Flessingen dal 9 al 19 agosto, quindi proseguì per Deal dal 22 al 27 agosto, dando fondo a Portsmouth il 28. Vi sostò fino al 7 settembre, mentre gli allievi visitarono l'arsenale e alcuni dei grossi bastimenti da guerra inglesi che erano in porto. Dall'8 al 12 settembre si fermò a Plymouth, ove fu costretta a rientrare il 13 avendo incontrato venti sfavorevoli da ponente. Messasi nuovamente alla vela il 22 diretta a Brest, vi ancorò il 26, entrando in bacino il 9 ottobre per urgenti lavori di raddobbo alla carena.

Lasciata Brest il 22 ottobre, transitò per lo stretto di Gibilterra il 2 novembre, mettendosi alla panna per una breve visita del Console delle Due Sicilie a Tangeri cav. De Martino. Il 7 novembre dette fondo a Cartagena, sostandovi fino al 15, per ancorare in rada a Tolone il 19.

Rifornitasi di viveri e di acqua, parti il 10 novembre, passò fra le Baleari e la Sardegna e quindi imboccò il canale di Sici-

lia, per dare fondo a Zante dal 5 all'11 gennaio 1846. Dopo una breve sosta a Navarino e a Messina, fece ritorno a Napoli nel pomeriggio del 27 febbraio 1846 dopo diciannove mesi e otto giorni di assenza. Il re Ferdinando II e il Conte di Trapani a bordo del "Delfino" andarono ad incontrarla al largo di Massalumbrense.

Passata in disarmo il 15 marzo 1852, fu adibita a bagno flottante per servi di pena fino all'ottobre 1858.

Il suo scafo fu venduto per demolizione a Enrico Ciliberti di Castellammare di Stabia, al quale venne consegnato il 4 giugno 1859 (A.S.N. Intendenza di Marina n. 1288, giugno 1859).

Brigantino "VALOROSO"

Varato a Castellammare di Stabia il 28 settembre 1837

Dislocamento: 596 tonn.

Scafo in legno m. 44,18 × 10,12

Un ponte a batteria scoperta

Tre alberi, trinchetto e maestra a vele quadre, mezzana con randa e bompresso

Armamento all'origine: XVIII carronate da 32 libbre F.L. in barbetta;

II obici da 30 libbre F.L.

In armamento il 15 dicembre 1837, lasciò Baia il 31 gennaio 1838 con reclute della Guardia per Palermo. Il 17 febbraio partì da Napoli per Messina, le coste dell'Albania e della Dalmazia, tornando a Brindisi il 7 marzo. Nel corso del 1839, comandato dal C.F. Letterio Longo, prestò servizio di vigilanza sanitaria nel golfo di Napoli e nelle acque delle isole Partenopee e Pontine.

Impiegato come lazzeretto a Nisida fino al 31 agosto 1850, tornò in armamento il 1° giugno 1851, comandato dal C.F. Luigi Settimo, per una campagna di istruzione degli Allievi del Collegio di Marina, passando quindi al comando del C.F. Emanuele Marin. In armamento il 27 giugno 1852 per una seconda campagna d'istruzione degli Allievi del Collegio di Marina, si recò al Pireo e nelle isole Jonie.

Alla fine del 1857 venne disarmato per accomodi nel cantiere di Castellammare di Stabia, ove fu varato una seconda volta il 15 febbraio 1858, passando in armamento il 10 maggio, al comando del C.F. Giuseppe Flores fino al 12 ottobre e poi del C.F. Giovanni Vacca fino al 28 novembre 1858.

Dal 15 maggio 1860, comandato dal C.F. Carlo Alfonso Barone, fece parte con la fregata "Partenope" e la pirocorvetta "Stromboli" del gruppo navale addetto alla vigilanza della costa nord occidentale della Sicilia.

Il 7 settembre 1860, essendo allo sverno nella darsena di Napoli, non obbedì agli ordini del re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregata alla squadra sarda presente in rada a Napoli, tornando in armamento il 22 settembre.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato brigantino di 2° rango. In armamento dal 1° aprile 1861, al comando del C.F. Leopoldo de Cosa, partì da Napoli il 13 giugno insieme allo "Zeffiro", con la Scuola novizi e mozzi diretto a Porto Santo Stefano, ove il 20 giugno fu raggiunto dall'"Aurora" e dal "Colombo" e il 26 dalla fregata "San Michele" e dal brigantino "Eridano" provenienti da Genova. Dopo un periodo di manovre e di evoluzioni nelle acque dell'arcipelago toscano, dette fondo a La Spezia il 18 luglio, fino al 22, proseguendo per Livorno fino al 30. Lasciato questo porto effettuò altre evoluzioni e manovre nelle acque toscane tornando a La Spezia il 6 agosto, fino al 20 e quindi a Genova dal 24 luglio al 31 agosto. Partito con l'"Aurora", il "Colombo", l'"Eridano" e lo "Zeffiro", si recò a Vado e a Genova, che lasciò il 3 ottobre col solo "Zeffiro" per fare ritorno a Napoli il 4 ottobre 1861. Entrato in bacino il 18 dicembre 1861, ne uscì il 10 gennaio 1862.

Dopo un breve periodo di disponibilità, partì da Napoli il 4 febbraio, ancora al comando del de Cosa, assieme alla "Cristina" e allo "Zeffiro", con i novizi e i mozzi. Dopo aver sostato a Portolongone e a Piombino fino al 21, a La Spezia si unì all'"Aurora", al "Colombo" e all'"Eridano" per effettuare manovre ed esercitazioni a fuoco al largo delle coste toscane. Il 23 aprile si recò nelle acque della Meloria per salutare a voce il re Vittorio Emanuele II, che, a bordo della "Maria Adelaide", passava in rivista la squadra di evoluzione del C.A. G.B. Albini. Restò nelle acque dell'arcipelago toscano fino al 4 maggio, per altre esercitazioni e manovre con la "Garibaldi" e la "Vittorio Emanuele", dando fondo il 5 maggio a Portoferraio, fino al 14, per recarsi quindi a Portovecchio e a La Maddalena fino al 26, poi a Cagliari fino al 2 giugno, rientrando quindi a La Spezia e a Napoli.

Passato al comando del C.F. Corrado Jauch dal 1° gennaio 1863, lasciò Genova il 12 febbraio a rimorchio della "Formidabile", diretto a La Spezia, ove fu disarmato il 16 febbraio 1863.

Con D.M. 19 gennaio 1863, n. 216, fu assegnato al Dipartimento settentrionale. In armamento dal 1° luglio 1863, al comando del C.F. Alessandro Sivori, partì da Genova il 19 luglio, assieme alla "Euridice" per una lunga campagna di istruzione con gli allievi delle R. Scuole di Marina di Genova e Napoli. Transitò per lo stretto di Gibilterra il 3 e il 4 agosto, arrivò a

Funchal (Madeira) il 9 agosto, partendo il 16 per Santa Cruz de Tenerife, ove sostò dal 17 al 22 agosto, ancorò a Gibilterra dal 10 al 17 settembre, nel Golfo Palmas dal 26 settembre al 20 ottobre, effettuandovi manovre ed esercitazioni a fuoco, per fare ritorno il 27 ottobre a Napoli, che lasciò il 28 novembre, a rimorchio del "Sirena" diretto a Genova, ove dette fondo il 1° dicembre 1863, disarmando il 15 febbraio 1864 per entrare in arsenale.

Riarmato il 4 luglio 1864, al comando del C.F. Carlo Felice Baudini, partì da Genova il 23 luglio, assieme alla "Euridice", per un'altra campagna di istruzione degli allievi delle R. Scuole di Marina.

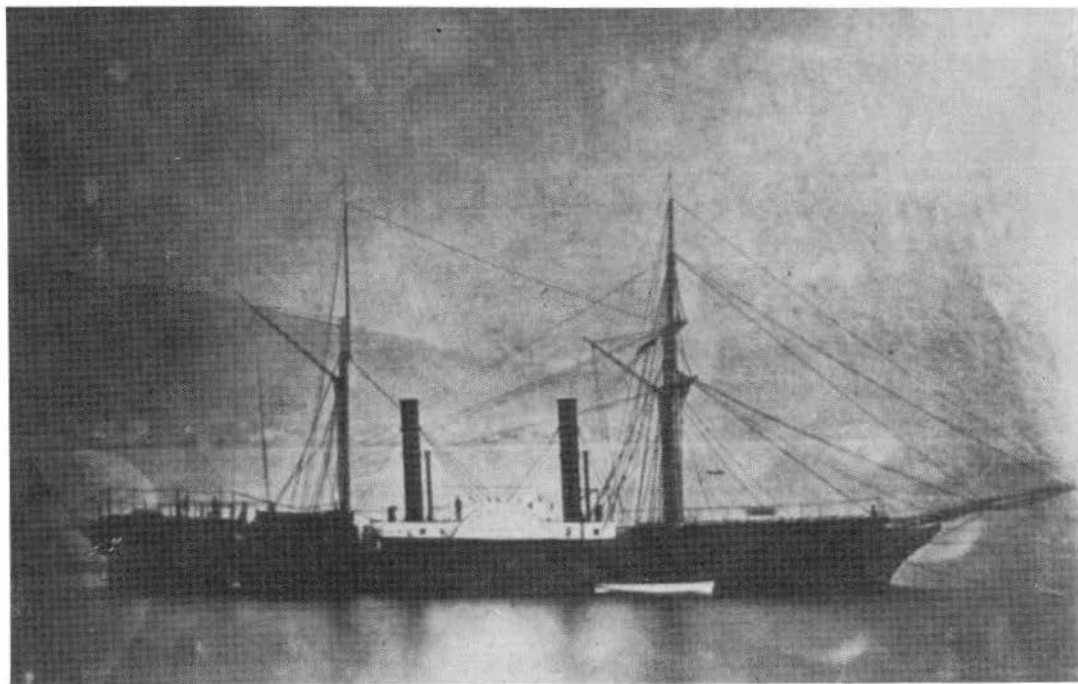
A Palermo dal 5 al 10 agosto, a Messina dall'11 al 19, proseguì per Candia, restando alla fonda nella baia di Suda dal 22 al 26 agosto poi a Larnaca dal 31 agosto al 5 settembre, a Beirut dal 7 al 10, ad Alessandria Egitto dal 14 al 21 settembre, rientrò a Cagliari l'11 ottobre, partendo il 22 per La Spezia e quindi il 30 a Genova, ove fu disarmato il 3 novembre.

Tornato in armamento il 5 dicembre 1864, al comando del C.F. Alfredo Cappellini, partì il 24 gennaio 1865, assieme alla "Euridice" per un'altra campagna di istruzione con gli Allievi delle R. Scuole di Marina. Ad Algeri dal 6 al 17 febbraio e a Gibilterra dal 21 al 23, si recò a Tangeri, proseguendo quindi per Malta, ove sostò dal 5 al 18 marzo, Corfù dal 22 al 26, il Pireo dal 1° al 13 aprile, Sira dal 14 al 25 aprile, Smirne dal 29 aprile al 12 maggio, tornò a Suda il 20 maggio, dirigendo quindi per Messina il 5 giugno, Genova dal 12 giugno al 20 luglio e infine Napoli il 24 luglio.

Lasciata Napoli il 29 luglio, con l'"Euridice", arrivò a Gibilterra il 15 agosto, partendo il 28 per Santa Cruz de Tenerife e Funchal ove restò alla fonda fino al 6 settembre, proseguendo per Lisbona dal 19 al 27 settembre, Tangeri e poi Cagliari dall'11 al 20 ottobre, facendo ritorno a Napoli il 22, a La Spezia il 4 novembre e infine Genova il 13, disarmando il 15 novembre 1865. L'8 settembre 1866 venne rimorchiato dall'"Aquila" a La Spezia, tornando in armamento il 24 novembre, al comando del C.F. Camillo Campofregoso. Inattivo a La Spezia fino al 14 marzo 1867, passò al comando del C.F. Aristofane Caimi il 4 giugno, trasferendosi quindi a Genova.

Partito il 6 aprile 1867 per un'altra campagna di istruzione con i G.M. e i S.T.V., assieme alla "Euridice", all'"Iride" e al-

lo "Zeffiro", sostò alle isole Hyères l'11 e il 12, a Barcellona dal 17 al 22 aprile, a Cartagena dal 26 al 29, a Palma Mallorca dal 3 al 9 maggio, a Tunisi dal 15 al 17, a Cagliari dal 19 al 21, ad Algeri il 27 e il 28 maggio, arrivò a Gibilterra il 4 giugno, restandovi fino al 6, per proseguire alla volta di Funchal dall'11 al 13 giugno. Incappato nelle calme equatoriali, restò alla panna per quasi 10 giorni e quindi raggiunse Santa Cruz de Tenerife, ove sostò fino al 28, diretto a Hota nelle Azzorre, Gibilterra, Cagliari, facendo ritorno a Napoli ove fu disarmato il 25 settembre 1868, per essere radiato dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 9 maggio 1869, n. 5067.



La pirofregata "VELOCE" poi "TUKERY"

Pirofregata a ruote "VELOCE" poi "TUKERY"

Varata a Cowes (isola Wight) nel 1848 - Cantiere Thomas Robert White

Dislocamento: 960 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 54,60 × 9,60

Due ponti

Una batteria coperta

Due alberi a brigantino goletta e bompresso

Due macchine Curtiss & Kennedy a cilindri oscillanti 400 cav.

Quattro caldaie tubolari

Propulsione a ruote tipo Morgan - Due fumaioli

Armamento all'origine: II cannoni da 60 libbre a bomba Mylar F.L.

IV obici Paixhans da 30 libbre F.L.

IV cannoni da 12 libbre B.L. su affusto (da sbarco)

Impostata col nome di "Vectis" per la «Peninsular & Orient S.S. Nav. Co.», fu acquistata il 18 luglio 1848 per Lstg. 30.000 da Franco Maccagnone principe di Granatelli e Luigi Scalia per conto del Governo provvisorio siciliano e ribattezzata "Indipendenza".

Lasciò Liverpool il 13 marzo 1849, sotto bandiera inglese, al comando del cap. Bingham, facendo scalo a Lisbona il 16 marzo, per essere a Palermo il 26. Passata al comando del T.V. Antonino Kirschner, con un equipaggio di 86 uomini, il 26 aprile 1849 entrò in porto a Marsiglia con circa duecento esuli siciliani. Ivi, a istanza del Console delle Due Sicilie, venne messa sotto sequestro e dopo una lunga vertenza giudiziaria, il 9 luglio fu consegnata allo stesso Console. Partì da Marsiglia sotto bandiera borbonica il 12 luglio 1849 a rimorchio della pirofregata "Guiscardo", giunta in quel porto il 26 giugno. Per volere del Sovrano il 15 luglio 1851 venne ribattezzata "Veloce" e armata con altri II obici Paixhans da 30 libbre F.L. (A.S.N. Affari Esteri, fascio 4196).

Nel gennaio 1859 andò in arsenale a Napoli per lavori di riparazione alle ruote. Il 20 agosto dello stesso anno, al comando del C.F. Carlo Flores, trasportò a Marsiglia due battaglioni del 4° reggimento del disciolto Corpo dei cacciatori svizzeri. Il 1° settembre tornò nuovamente a Marsiglia rimorchiando il bri-

gantino "San Michele" con altri 55 ufficiali e circa 1.200 uomini del 3° reggimento svizzeri, rientrando a Napoli il 10 settembre.

Il 26 settembre, al comando dello stesso Flores, lasciò Brindisi con un brigantino a rimorchio, per trasportare servi di pena a Pescara, restando poi in servizio di vigilanza foranea lungo le coste abruzzesi e pugliesi.

Partita da Gaeta il 12 maggio 1860 per Palermo, ove giunse il 14, durante la campagna dei Mille fu protagonista del clamoroso episodio di defezione del suo comandante C.F. Amilcare Anguissola, che, il 9 luglio 1860, di ritorno da Milazzo dopo aver scortato un convoglio di truppe regie, consegnò la nave a Garibaldi nel porto di Palermo. Il conte Anguissola con quasi tutti gli ufficiali passarono nei ranghi della Marina dittatoriale siciliana, mentre dei 179 uomini di equipaggio, 130 chiesero ed ottennero di tornare a Napoli, restando fedeli alla causa borbonica e soltanto 41 rimasero a bordo.

Ribattezzata "Tukery", il 10 luglio la pirofregata uscì da Palermo per catturare il piroscafo "Elettrico", partito da Taranto per Messina con truppe borboniche. Incontrati al largo delle isole Eolie i piroscafi "Duca di Calabria" diretto a Messina e "Elba" diretto a Napoli, entrambi noleggiati dal Governo delle Due Sicilie, se ne impadronì rimorchiandoli a Palermo.

Passata al comando del T.V. Dionisio Liparacchi, il 20 luglio prese a bordo Garibaldi in persona, fiancheggiò dal mare l'attacco delle truppe garibaldine contro Milazzo, ma, a causa d'un'improvvisa avaria all'apparato motore, restò immobilizzata al largo. Riparata l'avaria, rientrò a Palermo, ove il Liparacchi fu sostituito dal T.V. Giuseppe Piola Caselli, già ufficiale della Marina Sarda, passato agli ordini di Garibaldi.

Decisa un'azione di sorpresa a Castellammare di Stabia per la cattura del vascello borbonico "Monarca", ivi ai lavori per la trasformazione a elica, l'11 agosto il "Tukery" lasciò Palermo al comando del Piola Caselli, con 150 uomini di equipaggio e due compagnie di bersaglieri. Giunta a Castellammare verso la mezzanotte del 13 agosto trovò il "Monarca" ormeggiato di fianco alla banchina, anziché di poppa, come si riteneva; il che rese più difficile la cattura del vascello, sul quale venne dato l'allarme. L'attacco dei garibaldini fu respinto dall'equipaggio napoletano agli ordini del comandante in seconda C.F. Guglielmo Acton, con l'aiuto di truppe uscite dal fortino di Castellammare. Il "Tukery" dovette rinunciare alla sua impresa, rien-

trando a Palermo, senza essere inseguito da alcuna nave borbonica.

Il 23 ottobre, in porto a Palermo, al comando del L.T.V. Ignazio Giglio, mentre era «in commissione» per avaria a un cilindro, fu consegnata alla Marina sarda, trasferendosi il 28 novembre a Napoli.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata pirofregata di 2° rango a ruote e poi con D.M. 14 giugno 1863 corvetta di 2° ordine a ruote.

In armamento il 26 febbraio 1863, al comando del C.F. Matteo Civita lasciò Napoli il 3 maggio diretta a Girgenti il 5. Tornata a Napoli partì il 19 maggio di scorta alla "Governolo" che accompagnava a Genova la Duchessa d'Aosta e i figli.

Partita da Genova il 24 maggio, si recò a Livorno, tornando il 4 giugno a Genova, che lasciò il 5 luglio per soccorrere a Sestri Levante un legno mercantile, che rimorchiò a Genova.

Il 25 luglio partì da Napoli per Genova il 27, proseguendo il 2 agosto per Cagliari fino al 4, Tunisi dal 5 al 9, facendo ritorno a Genova l'11 agosto 1863. Partita il 23 agosto diretta a Portoferraio, Portolongone, Pianosa, tornò a Portoferraio il 25 e 26, si recò quindi all'isola del Giglio, a Santo Stefano, facendo ritorno a Genova il 2 settembre. Il 1° ottobre scortò la "Vittorio Emanuele" fino alle isole Hyères e, costretta da un'improvvisa avaria in macchina dovette rientrare a Genova il 3, passando in disarmo il 18 novembre a Napoli.

Tornata in armamento a La Spezia, il 21 aprile 1864 trasportò a Tunisi il R. Console Gambarotta. Il 20 luglio 1865, al comando del C.F. Ferdinando Montemayor, partì per Genova tornando in disarmo il 26 agosto 1865. Riarmata il 1° ottobre 1866, al comando del L.T.V. Domenico Ferrari, si trasferì a Napoli il 4 per essere nuovamente disarmata il 7 ottobre. In armamento il 1° febbraio 1867, armata con I cannone da 160 libbre F.R.C. e IV cannoni da 12 libbre B.R. su affusto, partì da Napoli il 6 marzo al comando del C.F. Raffaele Noce, per Castellammare di Stabia e quindi Palermo, ove il 1° aprile passò al comando del C.F. Michele Siccardi. Partita da Palermo il 5 aprile con detenuti per Lipari e quindi con truppe per Siracusa e Catania, tornò a Palermo il 5 luglio, sostandovi di stazione. Partita il 25 giugno 1868 per Messina, rimorchiando un cava-fondo per Brindisi, proseguì il 3 luglio per Manfredonia, le isole Tremiti, rientrando a Brindisi il 7 e a Palermo il 9 giugno.

Il 5 maggio 1869 passò al comando del C.F. Raffaele Noce, partendo da Napoli il 21 maggio, per Palermo il 23 maggio, fino al 23 settembre. Tornata a Napoli, disarmò il 31 ottobre 1869 a Baia, per essere infine radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 13 novembre 1870, n. 6091.

Vascello "VESUVIO"

Varato a Castellammare di Stabia il 2 dicembre 1824

Dislocamento: 3.530 tonn.

Scafo in legno con carena ramata

Tre ponti

Due batterie coperte e una scoperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: LVIII cannoni da 24 libbre F.L.

IV obici Paixhans da 80 libbre F.L.

IV obici da 30 libbre F.L.

XVI carronate da 24 libbre F.L.

Il 13 luglio 1825 trasportò da Livorno a Napoli il re Francesco I con la Regina e il Conte d'Aquila.

Nel settembre 1825 si recò a Tangeri, al comando del C.V. de Blasi per un'azione dimostrativa contro quella Reggenza e quindi si trasferì a Tripoli, sino a novembre.

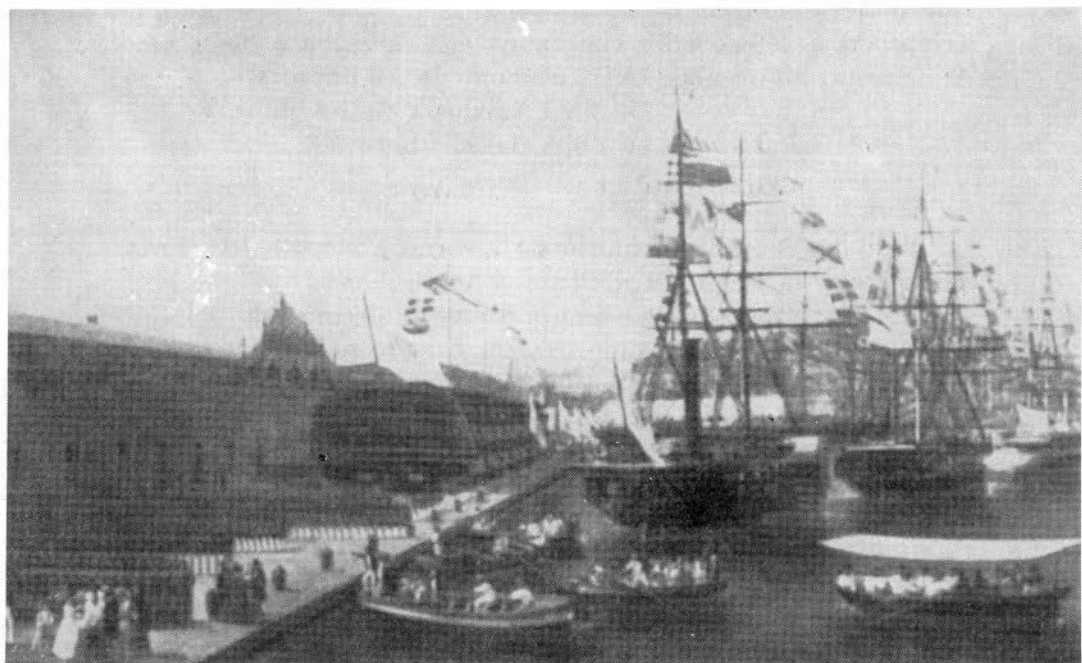
Il 7 luglio 1827 lasciò Napoli diretto a Palermo con la corvetta "Galatea", il brigantino "Aquila", la goletta "Oceano" e i pacchetti "S. Antonio" e "Tartaro". L'11 gennaio 1828 si recò nuovamente a Palermo assieme alla fregata "Cristina", ai pacchetti "S. Antonio" e "Tartaro".

In armamento il 15 giugno 1831 per una campagna d'istruzione degli aspiranti G.M., assieme alle fregate "Isabella" e "Sirena". Il 19 luglio dello stesso anno accompagnò il re Francesco I a Palermo, tornando il 7 settembre, dopo aver imbarcato il Sovrano a Milazzo.

Nell'agosto 1833 con la fregata "Isabella" e il pacchetto "Leone" trasportò a Palermo un reggimento della Guardia Reale.

Il 1° maggio 1834, al comando del C.F. Vincenzo Lettieri, tornò da Palermo a Napoli col 3° reggimento Cacciatori e il 4 lasciò Napoli per Palermo col reggimento fanteria di linea «Re». Il 17 maggio trasportò a Palermo il 5° reggimento «Borbone» e il 20 fece nuovamente vela col reggimento «Real Farnese» per Palermo, assieme al pacchetto "Leone".

In cantiere a Castellammare dal marzo al maggio 1838 per esservi carenato. Ai primi di agosto 1839 vi issò l'insegna di comando il Brigadiere Alfonso Sozj Carafa, quale nave ammira-



Il vascello "VESUVIO" nel bacino di raddobbo di Napoli
il giorno della sua inaugurazione 15 agosto 1852.
(Quadro a olio di Salvatore Fergola nel Museo San Martino di Napoli).

glia della squadra di evoluzione della quale facevano parte le fregate "Partenope" e "Urania", la corvetta "Cristina", i brigantini "Intrepido", "Zeffiro" e "Calabrese", la goletta "Sibilla" e l'avviso a ruote "Ferdinando II". Il 6 agosto la squadra lasciò Napoli per recarsi a La Spezia, ove ancorò il 13, proseguendo per Genova dal 27 agosto al 16 settembre, Gibilterra e Tangeri l'8 ottobre 1839. Il 20 agosto 1840 trasportò da Messina a Napoli 696 uomini del reggimento «Re» e 653 del granatieri della Guardia.

Tornato in squadra, manovrò nelle acque del golfo di Napoli sino al 10 ottobre e quindi si recò a Palermo dal 12 al 13 ottobre, facendo ritorno a Napoli il 16, per riprendere il 18 altre evoluzioni e manovre a fuoco nel Golfo.

Il 28 novembre 1840 imbarcò il re Ferdinando II e lo accompagnò a Siracusa, rientrando a Napoli il 15.

Passato ai primi di giugno 1842 al comando del C.V. Raffaele de Cosa, scortato dalle fregate "Partenope", "Urania", dalla corvetta "Cristina" e dagli avvisi a ruote "Ferdinando II" e "San Venefrede", il 7 luglio 1842 accompagnò a Palermo il re Ferdinando II, la Regina, il Conte d'Aquila e l'Infante di Spagna, per assistere alle feste in onore di Santa Rosalia, facendo ritorno a Napoli il 22 luglio, per ripartire l'8 agosto con i Sovrani e l'Infante di Spagna, diretto a Messina per le solennità centenarie in onore della Madonna colà venerata.

Tornato a Napoli il 24 agosto, riprese le evoluzioni nel golfo, ancorando fuori Posillipo il 7 settembre 1842 per le feste di Piedigrotta.

Ai primi di ottobre 1842, imbarcati gli aspiranti G.M. del Real Collegio di Marina, partì da Napoli col brigantino "Generoso" per una campagna d'istruzione fino a Gibilterra e Tangeri, facendo ritorno a Napoli ai primi di novembre.

Il 6 dello stesso mese lasciò Napoli col Sovrano e il fratello Conte d'Aquila, accompagnandoli a Palermo, per riprenderli a bordo il 10 novembre a Messina. Nel viaggio di ritorno a Napoli, incontrati venti sfavorevoli dal primo quadrante, il comandante barone de Cosa manovrò con molta perizia, entrando nel golfo per la Bocca Piccola fra Capri e Punta Campanella. Aumentata però la forza del vento e del mare, fu costretto ad agguantare alla cappa e poi a recarsi di poggiate a Baia, facendo ritorno a Napoli soltanto ai primi di gennaio 1843.

Nel maggio dello stesso anno, al comando del C.V. Raffaele de Cosa, fu designato quale nave ammiraglia della divisione di scorta d'onore alla principessa Teresa Cristina di Borbone, divenuta sposa per procura dell'imperatore del Brasile Dom Pedro II di Bragança.

La divisione era formata, oltre che dal "Vesuvio", dalle fregate "Amalia" comandata dal C.F. Luigi Yauch, "Partenope" comandata dal C.F. Lucio di Palma e "Isabella" comandata dal C.F. Gabriele de Simone. A ricevere la sposa era stata inviata a Napoli una divisione brasiliana agli ordini del R.A. Teodoro di Beaurepaire, composta dalla fregata "Constituição", comandata dal C.F. João Ignacio Maia e dalle corvette "2 de Julho" comandata dal C.F. Pedro Ferreira de Oliveira e "Euterpe" comandata dal C.F. João Maria van den Holk.

Le due divisioni lasciarono Napoli il 1° luglio 1843 e dopo essere passate a mezzogiorno di Capo Carbonara ed aver avvistato Cabrera, la più piccola delle Baleari, il 15 luglio transitarono per Gibilterra. Diressero quindi per Porto Santo, a N.E. di Madera, che avvistarono il 19, avendo così percorso in quattro giorni 580 miglia da Capo Spartel. Messa la prora a Libeccio, il 23 il convoglio passò il Tropico del Cancro e il 27 fu in vista di S. Antonio la più occidentale delle isole del Capo Verde.

Qui incominciò ad essere distribuita agli equipaggi napoletani una razione supplementare, detta «di ristoro», composta di agro di limone, zucchero, orzo, aceto, fichi secchi, uva passa, mandorle e carote e ciò per prevenire lo scorbuto.

Entrate nella zona delle calme equatoriali, le navi bordeggiarono fra il 10° e il 4° parallelo boreale e in questo tratto di oceano il de Cosa fu costretto a far diminuire la forza di vele ai suoi legni, per restare di conserva con quelli brasiliani, molto più lenti, tanto che la corvetta "2 de Julho" dovette alle volte essere presa a rimorchio.

Nella notte sul 2 agosto un funesto incidente venne a turbare il buon andamento del viaggio, perchè un gabbiero della fregata "Isabella", uscito fuori del pennone di maestra, mentre vi camminava all'impiedi, senza agguantarsi con le mani, perdettero l'equilibrio e cadde in coperta restandovi senza vita.

Poco prima del passaggio dell'equatore il vento cessò quasi del tutto e nella notte del 15 agosto i bastimenti restarono in panna, sbandando per il forte rollio provocato da mare agitato e aumentato dal peso delle artiglierie «gravitanti sulle murate che facean descrivere agli alberi degli archi e producevano

un battito continuato delle vele sugli alberi medesimi e un tale scricchiolare delle partizioni interne, da impedire ogni riposo ...» (Dal diario del T.V. Onofrio Spasiano ufficiale al dettaglio del "Vesuvio").

Nella notte fra il 17 e il 18 agosto fu oltrepassato l'Equatore e il de Cosa festeggiò il primo ingresso delle navi napoletane nell'emisfero australe, inalberando il vessillo imperiale brasiliano e salutandolo con 21 colpi di cannone.

L'avvenimento ebbe poi un seguito con un pranzo di gala offerto dall'Imperatrice sulla fregata "Constituição", al quale prese parte il barone de Cosa.

Alla sera del 2 settembre, a trenta miglia di distanza fu avvistato il faro di Capo Frio e al tramonto del 3 settembre 1843 dopo sessantacinque giorni di viaggio, le due divisioni dettero fondo nella baia di Rio de Janeiro, salutate dalle salve di tutti i forti e delle navi in porto.

La divisione napoletana si trattenne a Rio de Janeiro per oltre un mese, per i festeggiamenti in onore della sposa, per il riassetto dopo la lunga navigazione e per i necessari rifornimenti di acqua potabile e viveri freschi.

Il 15 ottobre 1843 ebbe inizio il viaggio di ritorno: il 7 fu avvistata l'isola di Trinidad e il 27 si passò di nuovo l'Equatore, navigando quasi sempre con le mura a dritta, tanto che alla fine del viaggio si trovò del musco cresciuto sul lato di sottovento della carena. Il 6 novembre le navi furono in vista delle isole del Capo Verde e l'11 delle Canarie. Qui incontrati venti contrari dal 1° quadrante, la divisione fu costretta a bordeggiare fino al 40° parallelo. In questo tratto di oceano gli equipaggi ebbero a soffrire scarsità di viveri, perchè la carne di manzo salata imbarcata a Napoli fu rinvenuta talmente guasta, da essere gettata in mare, in pasto ai delfini che seguivano costantemente le navi.

Inoltre col passaggio al clima invernale, dopo il Tropico, in pochi giorni andò perduta la maggior parte del pollame imbarcato vivo a Rio de Janeiro.

Giunta il 20 novembre in vista di Flores, la più meridionale delle Azzorre, la divisione napoletana entrò in Mediterraneo il 2 dicembre 1843, incontrandovi maltempo e venti contrari, che la costrinsero a impiegare quasi tre settimane per raggiungere Napoli, ove il viaggio ebbe termine il 24 dicembre 1843, dopo ben settantacinque giorni di mare. La divisione napoletana ri-

mase assente da Napoli cinque mesi e venticinque giorni, dei quali centoquaranta trascorsi in navigazione.

Fu quella la prima volta in cui legni della Marina da guerra delle Due Sicilie attraversarono l'Atlantico, in un'impresa che a quei tempi sembrò un'avvenimento, anche perchè nell'andata il viaggio oceanico era stato effettuato in convoglio.

Il 19 giugno 1844 vi tornò a bordo il barone Raffaele de Cosa, col grado di Brigadiere, al comando della squadra di evoluzione formata, oltre che dal "Vesuvio", dalle fregate "Regina", "Partenope", "Isabella" e "Urania" e dalla corvetta "Cristina".

La squadra restò alla vela nel golfo di Napoli sino alla fine di luglio, portandosi quindi a Palermo, ove ancorò il 27. Vi rimase fino al mese seguente, tornando a Napoli l'8 agosto, per imbarcarvi il Re e l'Infante di Spagna.

Il 14 agosto 1844 il "Vesuvio" mise di nuovo alla vela per riprendere le evoluzioni nel golfo fino al 13 settembre, rientrando in porto a Napoli il 3 ottobre, per andare «allo sverno».

Riscontratasi una falla nella banda prodiera della carena, il vascello fu inviato nel cantiere di Castellammare di Stabia, per le necessarie riparazioni. Ivi anziché abbattearlo in carena, operazione che avrebbe causato un inarcamento della chiglia e un maggiore sforzo all'ossatura già vecchia, venne tirato a secco sullo scalo di alaggio, nella sola parte prodiera, quel tanto che bastò per riparare la falla.

Fu il primo bastimento da guerra che al comando del C.V. Chrétien, entrò nel nuovo bacino di raddobbo, inaugurato a Napoli il 14 agosto 1852 dal re Ferdinando II.

Allorché il 7 settembre 1860 Garibaldi entrò a Napoli, si trovava in disarmo nella darsena militare.

Date le condizioni di inservibilità, non venne iscritto nel naviglio da guerra del Regno d'Italia, il 17 marzo 1861.

Il 9 giugno 1861, a rimorchio della "Tancredi", si trasferì in rada a Pozzuoli, ove il 1° febbraio 1862, il suo scafo venne offerto in vendita all'asta pubblica, per £ 155.000.

Evidentemente non fu trovato nessun acquirente, perchè risulta che il 3 gennaio 1865 lo scafo stesso venne rimorchiato nuovamente a Pozzuoli, da Castellammare di Stabia.

Brigantino "ZEFFIRO"

Varato nell'arsenale di Napoli il 1° giugno 1832

Dislocamento: 594 tonn.

Scafo in legno m. $43,34 \times 9,90$

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Un ponte a batteria scoperta

Armamento all'origine: XVIII carronate da 30 libbre F.L. in
barbetta

II obici Paixhans da 30 libbre F.L.

Il 23 marzo 1833 lasciò Napoli con la divisione al comando del C.V. Marino Caracciolo di Torchiarolo, che, unitamente alla squadra sarda del C.A. Giorgio de Viry, effettuò un'azione dimostrativa contro il Bey di Tunisi. Rientrò a Napoli il 25 maggio.

Nel 1834, al comando del C.F. Gaetano Imbert, si recò a Londra e a Falmouth per trasportarvi gli equipaggi del "Ferdinando II" e del "Nettuno" colà in allestimento, tornando a Napoli il 17 luglio.

Il 9 dicembre 1836 rientrò a Napoli dopo essere stato inviato in Adriatico per il cordone sanitario durante l'epidemia colerica.

Il 27 dicembre 1837 al comando del C.F. Luigi Cavalcanti fu inviato a Palermo per imbarcarvi le reclute del 10° reggimento di linea e quindi a Messina con elementi del 3° dragoni per Gaeta.

Dopo essere stato inviato «agli accomodi» il 24 gennaio 1838 il 7 marzo tornò in armamento per trasportare detenuti a Ponza e quindi il 24 dicembre dello stesso anno lasciò Palermo con reclute del reggimento «Regina».

Dal 7 agosto 1840 fece parte della squadra di evoluzione che, agli ordini del Brigadiere Alfonso Sozj-Carafa, manovrò nel golfo di Napoli sino al 10 ottobre. Venne quindi adibito come legno lazzaretto a Nisida sino al 1° marzo 1851.

Dopo essere stato nuovamente «agli accomodi» a Castellammare di Stabia, fu riarmato il 1° giugno 1851 per una campagna di istruzione degli allievi del Collegio di Marina, assieme alla fregata "Amalia" e ai brigantini "Intrepido" e "Valoroso" e "Principe Carlo".

Il 23 agosto 1858 andò in disarmo a Castellammare di Stabia per essere trasformato in corvetta. Il 7 settembre 1860, essendo «allo sverno» nell'arsenale di Napoli, non obbedì agli ordini del re Francesco II di seguirlo a Gaeta e fu aggregato alla squadra sarda presente in rada a Napoli, tornando in armamento il 22 settembre 1860.

Il 17 marzo 1861 fu iscritto nel naviglio da guerra del Regno d'Italia con la classifica di corvetta a vela di 2° rango.

Tornato a Gaeta il 10 giugno, il 13 dello stesso mese lasciò Napoli assieme al "Valoroso" per evoluzioni nel golfo con gli allievi della R. Scuola di Marina, proseguendo per Porto Santo Stefano, ove rimase alla fonda dal 19 al 29 giugno, per unirsi quindi alla "San Michele", all'"Aurora", al "Colombo" e all'"Eridano" e recarsi a Portolongone e a Portoferraio, che lasciò il 12 luglio per bordeggiare e manovrare nell'arcipelago toscano, dando fondo in rada a La Spezia dal 18 al 22 luglio e raggiungendo infine Livorno il 30. Tornò a La Spezia il 6 agosto 1861 restandovi fino al 20 per poi ancorare a Genova dal 24 al 31 agosto, a Vado fino al 13 settembre, proseguendo per La Spezia e Genova, da dove partì il 3 ottobre col "Valoroso". Dopo altre evoluzioni nelle acque dell'arcipelago toscano, rientrò a Napoli il 14 ottobre 1861 per disarmare.

In armamento il 1° gennaio 1862, partì da Napoli il 1° febbraio con i novizi e i mozzi, assieme alla "Cristina" e al "Valoroso". Lasciata la "Cristina" al largo delle isole Pontine sostò a Piombino e a Portolongone fino al 22 e a La Spezia si unì all'"Aurora", al "Colombo", all'"Eridano" e quindi nuovamente alla "Cristina" per effettuare altre manovre ed esercitazioni a fuoco al largo delle coste toscane. Il 23 aprile 1862 si recò nelle acque della Meloria per salutare alla voce il re Vittorio Emanuele II che, a bordo della "Maria Adelaide" passava in rivista la squadra di evoluzione comandata dal C.A. conte G.B. Albini. Restò fra le isole dell'arcipelago toscano fino al 4 maggio, per altre evoluzioni e manovre con la "Garibaldi" e la "Vittorio Emanuele", dando fondo il 5 maggio a Portoferraio, fino al 14 dello stesso mese.

Si recò quindi a Portovecchio e a La Maddalena fino al 26, poi a Cagliari fino al 2 giugno 1862, rientrando a La Spezia e infine a Napoli, ove fu disarmato.

Con D.M. 19 gennaio 1863 venne assegnato alla flottiglia novizi e mozzi, classificato corvetta a vela di 3° ordine con D.M. 14 giugno 1863.

Il 14 maggio 1863, al comando del C.F. Roberto Pepi, tornò in armamento al La Spezia per un'altra campagna d'istruzione con i novizi e mozzi, assieme alla "Cristina", all'"Eridano" e al "Daino". A Cagliari dal 24 al 27 giugno, si trasferì quindi nel Golfo Palmas dall'8 all'11 luglio, a Gaeta e di nuovo a Napoli il 21 luglio.

Partito da Castellammare di Stabia il 30 luglio, assieme alla "Cristina", all'"Eridano" e al "Daino" raggiunse Messina sostandovi dal 3 al 6 agosto e quindi, dopo una lunga navigazione nel Basso Tirreno, nello Jonio e nel Basso Adriatico, bordeggiò al largo di Saseno, Antivari, attorno a Lissa e nel canale di Lesina, dando fondo ad Ancona il 27 agosto. Partito il 7 settembre effettuò altre evoluzioni in Adriatico, tornò ad Ancona il 14 settembre, si recò quindi ad Augusta, Siracusa, Messina e Trapani, rientrando a Napoli il 26 ottobre 1863.

Lasciò nuovamente Napoli il 12 gennaio 1864, al comando del C.F. Stanislao Solari, per recarsi «allo sverno» a Portoferraio.

Il 20 giugno 1864 partì da La Spezia assieme al "Daino" e alla "Cristina", arrivando il 24 a Genova, che lasciò il 12 luglio per Napoli. Partito il 3 agosto con la "Cristina" si recò a Messina dal 5 all'8 agosto, a Brindisi dal 16 al 22, a Valona fino al 29 agosto, a Corfù dal 1° settembre al 13 ottobre, a Malta dal 18 al 20 ottobre, a Trapani dal 23 al 26 e a Palermo fino all'8 novembre. Rientrò a Napoli il 30 novembre 1864 dopo aver fatto scalo a Gaeta ed essere rimasto a Baia dal 24 novembre.

Passato al comando del C.F. Camillo Campofregoso, lasciò Napoli il 16 giugno 1865 per un'altra campagna d'istruzione con i novizi e i mozzi assieme all'"Iride". A Messina dal 26 giugno al 1° agosto, a Palermo dal 2 al 10 agosto, a Cagliari dal 12 al 20, a La Maddalena dal 25 agosto al 4 settembre, a Genova dall'8 al 18 settembre, a Livorno dal 21 al 29 settembre, a Portoferraio fino al 23 gennaio 1866, rientrò a Napoli il 25 gennaio 1866 disarmando.

Tornato in armamento nel marzo 1867 per un'altra campagna d'istruzione con i G.M. e i S.T.V. assieme al "Valoroso", col quale si unì a Genova il 6 aprile all'"Euridice" e all'"Iride". Alle isole Hyères dall'11 al 12, a Barcellona dal 17 al 22, a Cartagena dal 26 al 29 aprile, a Palma Mallorca dal 3 al 9 maggio, a Tunisi dal 15 al 17, a Cagliari dal 19 al 21, ad

Algeri dal 27 al 28 maggio. Lasciato il "Valoroso", che proseguì per Gibilterra, assieme alla "Euridice" e all'"Iride" si recò in Levante, sostando a lungo nel golfo di Smirne, ove il 6 agosto 1867 inviò a terra una comandata del suo equipaggio, per domare un violento incendio scoppiato in città.

Rientrato a Napoli, passò in disarmo il 1° ottobre 1868, per essere radiato dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 9 maggio 1869, n. 5067.

E L E N C O

MINISTRI E SEGRETARI DI STATO
DELLA MARINA DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

1734 - 1860

MINISTRI E SEGRETARI DI STATO
DELLA MARINA DEL REGNO DELLE DUE SICILIE
(1734 - 1860)

REGNO DI CARLO III (15 giugno 1734 - 7 ottobre 1759)

- | | |
|-----------------|---|
| 29 aprile 1734 | D. José Joaquim de Montealegre marchese di Salas: Affari Esteri, Azienda Guerra e Marina, Casa Reale. |
| 30 luglio 1737 | D. José Joaquim de Montealegre marchese di Salas: Affari Esteri, Guerra e Marina. |
| 6 giugno 1746 | D. Giovanni Fogliani marchese di Aragona: Affari Esteri, Guerra e Marina. |
| 31 ottobre 1755 | D. Leopoldo de Gregorio marchese di Squillace: Guerra e Marina. |

REGNO DI FERDINANDO IV (12 gennaio 1767 - 22 gennaio 1799)

- | | |
|------------------|--|
| 6 ottobre 1759 | D. Antonio del Rio: Guerra e Marina |
| 14 dicembre 1773 | D. Antonio Ottero: Guerra e Marina |
| 9 agosto 1778 | John Francis Edward Acton: Marina |
| 8 settembre 1791 | John Francis Edward Acton: Affari Esteri, Guerra e Marina |
| 25 aprile 1795 | D. Fabrizio Ruffo principe di Castelcicala: Affari Esteri, Commercio e Marina. |
| 11 gennaio 1798 | D. Marzio Mastrilli marchese del Gallo: idem |

REPUBBLICA PARTENOPEA (20 gennaio 1799 - 19 giugno 1799)

- | | |
|-----------------|---|
| 23 gennaio 1799 | Jacques Philippe Arcambal: Affari Esteri, Guerra e Marina |
| 18 aprile 1799 | Gabriel Manthoné: idem |

REGNO DI FERDINANDO IV (6 luglio 1799 - 23 gennaio 1806)

- | | |
|------------------|---|
| 9 luglio 1799 | Maresciallo Ferdinando de Logerot: Guerra e Marina |
| 13 ottobre 1800 | Colonnello Gio. Battista Colaiani: idem |
| 11 dicembre 1800 | Vice Ammiraglio Bartolomeo Forteguerra: Guerra e Marina |
| 26 giugno 1802 | Vice Ammiraglio Bartolomeo Forteguerra: Marina |

REGNO DI GIUSEPPE NAPOLEONE (25 gennaio 1806 - 15 luglio 1808)

15 maggio 1806	Comm. Nicola Pignatelli: Marina
15 aprile 1807	Comm. Nicola Pignatelli: Marina e Culto

REGNO DI GIOACCHINO MURAT (15 luglio 1808 - 9 maggio 1815)

24 febbraio 1809	Generale Jean Louis Ebenezer conte di Reynier: Guerra e Marina
26 maggio 1809	Generale Campredon: interim Guerra e Marina
9 settembre 1809	Generale Daure: Guerra e Marina
17 agosto 1811	Generale Tougny: Guerra e Marina
2 maggio 1814	Maresciallo François Mac Donald: idem

REGNO DI FERDINANDO I (9 maggio 1815 - 3 gennaio 1825)

4 giugno 1815	Maresciallo di Saint Clair: interim Marina
15 agosto 1815	Ten. Gen. Diego Naselli: idem
10 gennaio 1817	Ten. Gen. Diego Naselli: Guerra e Marina
6 luglio 1820	Ten. Gen. Diego Naselli e in sua vece Felice Amari: Marina
9 luglio 1820	Retro Ammiraglio Ruggiero Settimo: Marina
14 luglio 1820	Ten. Generale Michele Carrascosa: Guerra e interim Marina
4 agosto 1820	Cav. Giuseppe de Thomasis: interim Marina
10 dicembre 1820	D. Marzio Mastrilli duca di Gallo: Affari Esteri e interim Marina
febbraio 1821	Ten. Generale Giuseppe Parisi: Guerra e Marina
26 febbraio 1821	Ten. Generale Pietro Colletta: idem
23 marzo 1821	Retro Ammiraglio Ferdinando Lucchesi-Palli: Marina
5 giugno 1822	Ten. Generale Antonio Ruffo principe della Scaletta: Guerra e Marina

REGNO DI FRANCESCO I (3 gennaio 1825 - 8 novembre 1830)

3 gennaio 1825	Ten. Generale Antonio Ruffo principe della Scaletta: Guerra e Marina
----------------	--

REGNO DI FERDINANDO II (8 novembre 1830 - 22 maggio 1859)

13 luglio 1830	Ten. Generale Gio. Battista Fardella: Guerra e Marina
9 settembre 1836	Maresciallo Giuseppe di Brocchetti: idem
15 gennaio 1845	Brigadiere Giuseppe Garzia: Guerra e Marina
30 gennaio 1848	Ten. Generale Giuseppe Garzia: idem
6 marzo 1848	Colonnello Vincenzo degli Uberti: idem
3 aprile 1848	Brigadiere Raffaele del Giudice: idem
16 maggio 1848	Maresciallo Francesco Pinto principe di Ischitella: idem
14 settembre 1855	Brigadiere Antonio Bracco: Marina

REGNO DI FRANCESCO II (22 maggio 1859 - 13 febbraio 1861)

29 giugno 1859	Retro Ammiraglio marchese Girolamo de Gregorio: Marina
27 giugno 1860	Vice Ammiraglio Francesco Saverio Garofalo: Marina
8 settembre 1860	Retro Ammiraglio Leopoldo del Re: idem (a Gaeta)

CAPITOLO III

CRONISTORIA DEL NAVIGLIO DA GUERRA
DEL REGNO DI SARDEGNA

DAL 1815 al 1860

LA MARINA DA GUERRA DEL REGNO DI SARDEGNA (1815 - 1860)

L'atto finale del Congresso di Vienna in data 9 giugno 1815, nel dividere l'Italia in nove Stati, approvò anche la convenzione parziale sottoscritta il 20 maggio 1815, per effetto della quale il territorio della repubblica di Genova, occupato dagli Inglesi dopo la caduta di Napoleone, veniva annesso al Regno di Sardegna, sotto la sovranità di Vittorio Emanuele I, sbarcato a Genova il 9 maggio 1814 dal vascello inglese "Boyne", dopo il suo esilio in Sardegna durato 16 anni.

Lo sbocco a mare dello Stato sabaudo, già limitato al tratto di mare fra Oneglia e Nizza, si sviluppò così di altri 330 Km. dal Varo alla Magra, realizzando l'aspirazione del Regno di Sardegna d'ingrandire la sua Marina da Guerra e di diventare una potenza marittima nel Mediterraneo.

Il territorio della Repubblica di Genova, nonostante le fallaci speranze della sua oligarchia, venne ufficialmente consegnato il 7 gennaio 1815 dal Generale inglese Dalrymple al conte Ignazio Thaon di Revel, che ne fu il governatore fino al 1820.

Genova era dominata da un patriziato mercantile e bancario che con difficoltà s'inserì nello Stato sabaudo, retto da una aristocrazia militare e terriera. La borghesia ligure poi, animata da un forte senso di patriottismo, cresciuta nelle tradizioni repubblicane, fin dal primo momento si sentì del tutto estranea ed anzi contraria verso i piemontesi che poco o nulla comprendevano del suo spirito commerciale marittimo. Tutto ciò fece di Genova la città più ribelle dello Stato sabaudo, centro dell'opposizione verso la monarchia dei Savoia.

Tuttavia Genova rappresentò per Torino una grande porta verso più vaste attività bancarie e di commercio e costituì una nuova e più efficace base per l'evoluzione dell'economia e della società subalpina.

Se per un verso notevole fu l'apporto della Marina mercantile ligure, dall'altro nullo fu quello della Marina da guerra, formata durante il dominio napoleonico da tre vascelli, tre fregate, due brigantini e due golette, unità tutte predate durante l'occupazione inglese del territorio di Genova, prima da Lord Bentinck e poi da Lord Exmouth.

A quell'epoca la Marina da guerra del Regno di Sardegna, perdute nel 1793 le fregate "San Carlo" e "San Vittorio", si era ridotta alle poche unità sottili rimaste in Sardegna: le due mezze galere "Aquila" e "Falco" acquistate a Napoli nel 1804, la polacca "Santa Teresa" acquistata da Carlo Emanuele IV a Livorno nel luglio 1800 per £ 105.000, gli sciabecchi "Carlo Felice", "Vittorio Emanuele" e "Bella Genovese", i due lancioni "S. Effisio" e "Benvenuto" di stanza a Porto Torres, la penice "Speditiva" e alcune gondole, fra le quali la "Sardina" e la "Bilanciella" di stanza a La Maddalena e la "S. Maurizio" di stanza a Porto Torres.

Il 28 luglio 1811 le due mezze galere "Aquila" al comando di Vittorio Porcile e "Falco" al comando del de May, col lancione "S. Effisio" comandato dal Zonza, si era distinto in uno scontro presso Capo Malfatano, con una squadriglia corsara tunisina. La Marina da guerra del Regno di Sardegna sorse ufficialmente allorchè con le R. Patenti del 17 aprile 1815 vennero istituite la Real Segreteria di Stato della Marina, la carica di Comandante Generale della Marina, affidata al barone Giorgio Andrea des Geneys, di Intendente Generale nella persona del conte d'Agliano e di Direttore del Regio arsenale della Foce. Nel contempo fu costituito il Corpo della Reale Artiglieria di Marina, con due reggimenti, uno di fanteria e uno di marina: quest'ultimo traeva le sue origini dal reggimento fanteria di Marina costituito nel luglio 1814 sotto il regno di Vittorio Amedeo II.

Fu avanzata per via diplomatica una richiesta alla Gran Bretagna per la cessione di otto legni da guerra, fra quelli che la Marina Inglese andava disarmando, ma le trattative condotte dal Ministro plenipotenziario sardo a Londra conte Carlo San Martino d'Agliè, non approdarono ad alcun risultato.

Nonostante le gravi ristrettezze finanziarie in cui versava l'Erario depauperato dalla guerra contro i Francesi, il barone Giorgio des Geneys riuscì ad ottenere i fondi per la costruzione di altre due mezze galere, la "Beatrice" e la "Liguria" e per l'acquisto del brigantino inglese "Sherbrook" che fu ribattezzato "Zeffiro". Inoltre furono ordinate ai cantieri di Livorno due golette, la "Maria Luisa" e la "Maria Teresa" e quattro barche cannoniere: "Ardita", "Forte", "Intrepida" e "Veloce", mentre venne disposta la costruzione nel cantiere della Foce della corvetta "Tritone" e del brigantino "Nereide".

Il 19 settembre 1815 una squadriglia sarda, formata dalle mezze galere "Beatrice" e "Liguria", comandate rispettivamente

te dal L.T.V. Francesco Sivori e Luigi Serra, la cannoniera "Veloce" e la penice "Speditiva", mosse da Genova per prendere possesso dell'isola Capraia, allora occupata dai Corsi. La squadriglia si fermò a Portovenere e quindi diresse per Livorno, ove dette fondo il 27. Riprese il mare il 6 novembre e giunse alla Capraia nel giorno successivo, sbarcandovi le truppe e impossessandosene nel nome del Re di Sardegna.

Con R. Patenti del 16 gennaio 1816 venne stabilito un primo Regolamento della Real Marina, che fu suddivisa in tre Dipartimenti marittimi, uno superiore a Genova e due subalterni a Cagliari e a Villafranca. In carenza di ufficiali di S.M. con esperienza nautica, furono arruolati alcuni Inglesi come Giovanni Wright e Martin Franklin ed altri che avevano servito la bandiera britannica, come il conte Giorgio de Viry.

Vennero inoltre creati un Consiglio di Ammiragliato, una Direzione Servizi Militari e una R. Scuola di Marina.

Quest'ultima fu istituita col R. Viglietto del 9 novembre 1816 e aperta il 1° febbraio 1817 con sede nell'antico convento delle Teresiniane, sul monte Galletto a Genova. Suo primo Direttore fu il C.V. Francesco Ricca di Castelnuovo, nominato con Disp. Min. 30 dicembre 1816. Ne facevano parte, oltre al Direttore, un L.T.V. al dettaglio, un Sottocommissario, un Cappellano e un Cerusico, sette Insegnanti e cinque Maestri, un Dispensiere, 4 Guardiani, 1 Cuoco e 2 Domestici. Potevano esservi ammessi trenta allievi interni e cinque esterni, suddivisi in due brigate, una del 1° e 2° corso e l'altra del 3°, 4° e 5°: gli allievi degli ultimi due corsi avevano il grado di G.M. 2^a classe.

Nel luglio 1817 gli allievi effettuarono la loro prima campagna d'istruzione sul brigantino "Zeffiro".

Con R. Patenti 30 dicembre 1814 la Real Marina sarda ebbe una sua bandiera, azzurra con un rettangolo rosso nel quadro superiore sinistro ov'erano a loro volta inquartate la croce rossa sabauda la croce anche rossa di Sardegna alle quali fu poi aggiunta la croce bianca genovese in base al Regolamento Real Marina del gennaio 1816.

Con R. Patenti 31 marzo 1817 venne modificato l'ordinamento della Azienda Genovese Generale di Marina, pre-esistente al 1815, ponendola alle dipendenze del Consiglio di Ammiragliato.

Con R. Viglietto 20 dicembre 1817 fu istituito il Corpo degli ufficiali di vascello, chiamati di Stato Maggiore, i cui gradi

gerarchici erano: Vice Ammiraglio, Contrammiraglio, Capitano di vascello di 1^a e di 2^a classe, Capitano di fregata, Capitano in seconda di vascello, Luogotenente di vascello di 1^a e di 2^a classe, Sottotenente di Vascello e Gardiamarina di 1^a e di 2^a classe.

Il reggimento Artiglieria di Marina cambiò nome in reggimento Equipaggi Real Navi, disciolto con R. Viglietto 22 dicembre 1821, per avere aderito alla causa costituzionale del marzo 1821, e in seguito ricostituito come battaglione Real Navi, mentre vennero formate quattro compagnie di cannonieri di Marina.

Frattanto erano state varate nel cantiere della Foce la fregata "Maria Teresa" nel 1816, le altre due "Commercio di Genova" e "Cristina" rispettivamente nel 1817 e nel 1819 e nel 1818 la goletta "Vigilante" sulla quale gli allievi della R. Scuola di Marina, nell'aprile 1818, effettuarono la seconda campagna d'istruzione.

L'alleanza sottoscritta 26 settembre 1815, in nome della S.S. Trinità a conclusione del Congresso di Vienna, fra lo Zar delle Russie Alessandro I, il Re di Prussia Federico Guglielmo III e l'Imperatore d'Austria Francesco I d'Asburgo, alla quale nel novembre 1815 aderì il Re di Francia Luigi XVIII e più tardi anche il Re di Sardegna Vittorio Emanuele I, impegnò i firmatari a darsi reciproco aiuto ovunque si fosse ridestato lo spirito della Rivoluzione Francese per restaurarvi, anche con la forza, l'ordine sovrano. La Santa Alleanza costituì in tal modo il baluardo dell'Europa conservatrice contro le forze liberali. Queste, non avendo la possibilità di opporre all'«ancien régime» la ribellione palese, furono costrette a scegliere la lotta clandestina, che sfociò all'inizio del 1820 con i moti rivoluzionari in Spagna, ove il Re fu costretto a ripristinare la Costituzione del 1812.

Il 10 marzo 1821 insorse in Piemonte la guarnigione di Alessandria e il moto si estese fino a Torino. Vittorio Emanuele I abdicò in favore del fratello Carlo Felice, che in sua assenza nominò Reggente Carlo Alberto di Savoia-Carignano, non inviso ai sediziosi. Carlo Alberto concesse la richiesta Costituzione, sul modello di quella spagnola, ma Carlo Felice, anziché approvare il suo operato, gli inviò contro le truppe rimastegli fedeli e lo costrinse ad allontanarsi dal Regno.



Allievo della R.Scuola Marina di Genova (1821)

Carlo Felice, salito al trono il 13 marzo 1821, nel quadro della sua politica reazionaria, vide di buon occhio la sua Marina, rimastagli fedele e dette ad essa un notevole sviluppo, specialmente dopo l'esito vittorioso dell'azione condotta nel settembre 1825 contro la Reggenza di Tripoli dalle fregate "Commercio di Genova" e "Maria Teresa", dalla corvetta "Tritone" e dal brick "Nereide", al comando del C.V. Francesco Sivori.

Dal 1825 al 1830 vennero favorevolmente accolte le richieste del Comandante Generale della Marina C.A. Giorgio des Genes di aumentare la flotta di altre cinque fregate: "Beroldo", "Haute Combe" di 50 cannoni, "Euridice" di 44, "Carlo Felice" e "Regina" di 60, delle corvette "Aquila" e "Aurora" di 20 cannoni e delle tre golette "Diana", "Staffetta" e "Veloce", destinate al servizio postale con la Sardegna, tutte costruite nel cantiere della Foce.

Nel 1826 furono emanati un Regolamento amministrativo, uno di disciplina, uno per il servizio di bordo, l'esercizio e la manovra delle bocche da fuoco e uno sulla leva marittima, tutti redatti in lingua francese, essendo stata quella italiana introdotta soltanto durante il regno di Carlo Alberto, salito al trono alla morte di Carlo Felice.

Venne inoltre modificata la divisa degli Ufficiali adottata il 16 settembre 1774 dal re Carlo Emanuele III, con giubba di panno azzurro, paramani e colletto cremisi, pantaloni grigio perla e tricorno. Dal giugno alla fine di settembre 1826 una squadra formata dalla fregata "Cristina", dalla corvetta "Tritone" e dal brigantino "Nereide" fu inviata in Egeo a protezione del commercio marittimo sardo contro la pirateria greca e turca.

Nel maggio 1830 un'altra squadra formata dalle fregate "Carlo Felice", "Maria Teresa" ed "Euridice", dalla corvetta "Aurora", dai brigantini "Veloce" e "Zeffiro", al comando del C.A. Francesco Ricca di Castelveccchio, si recò a Tunisi «per mostrare la bandiera» rientrando a Genova in giugno.

Dopo la rivoluzione in Francia del luglio 1830, che allontanò Carlo X per istituire la monarchia liberale di Luigi Filippo d'Orléans, scoppiarono a Modena i moti del febbraio 1831. Re Carlo Felice, preoccupato della situazione politica in atto, fece armare le fregate "Beroldo" ed "Euridice", le corvette "Aurora" e "Tritone", inviandole in servizio di vigilanza sino alla fine di aprile, lungo le due Riviere e al largo delle coste toscane.

Nel luglio 1831 la fregata "Haute Combe" fu ribattezzata "des Geneys" in onore al Comandante Generale della Marina.

Dal dicembre 1817 all'ottobre 1847 furono Ministri Segretari di Stato della Guerra e della Marina successivamente: il conte Nicolis di Robilant dal 26 dicembre 1817 al novembre 1820, il conte Alessandro Saluzzo fino al 10 marzo 1821, il conte d'Escarène «ad interim» per pochi giorni, fino al 21 marzo, quindi Santorre de' Rossi di Pomarolo conte di Santarosa durante il breve periodo costituzionale fino al 12 ottobre, il conte Matteo des Geneys fino alla sua morte avvenuta il 30 giugno 1831, il conte Carlo San Martino d'Aglié fino al 5 aprile 1832 e infine il marchese Emanuele Pes di Villamarina, che conservò la carica anche dopo l'avvento al trono di Carlo Alberto di Savoia-Carignano, fino all'11 ottobre 1847.

Nel 1832 le fregate "Commercio di Genova" e "Regina", col brick "Nereide" effettuarono da giugno a dicembre una lunga campagna d'istruzione in Egitto e in Levante, mentre ai primi di marzo 1833 le fregate "Beroldo", "des Geneys", "Euridice" e "Regina", la corvetta "Tritone", il brick "Nereide" e la goletta "Staffetta", agli ordini del C.A. Giorgio de Viry, tornarono a Tunisi assieme ad una squadra napoletana comandata dal C.V. Marino Caracciolo, per un'altra azione dimostrativa contro quella Reggenza.

Il 25 febbraio 1834 poi la fregata "des Geneys" al comando del C.V. Tito Olzati, fece vela per la prima volta oltre l'Atlantico, in Brasile e al Plata, tornando il 12 dicembre.

A dicembre 1835 un'altra squadra, formata dalle fregate "Beroldo", "Carlo Felice", "des Geneys", "Euridice" e "Regina" dalla corvetta "Aurora" e dal brigantino "Nereide", al comando del C.A. conte Luigi Serra, effettuò un'altra lunga campagna d'istruzione nel Tirreno e nel Mediterraneo centrale, rientrando a Genova a marzo 1836.

Morto Carlo Felice il 27 aprile 1831, salì al trono del Regno di Sardegna, Carlo Alberto di Savoia-Carignano che operò un certo rinnovamento politico, sostituendo alla tradizionale monarchia assoluta e retriva, una nuova più illuminata, che in seguito portò alla concessione dello Statuto.

Nel campo delle riforme amministrative Carlo Alberto istituì un consiglio di Stato, rinnovò la legislazione civile, penale e commerciale, migliorò la rete stradale e dopo il 1840 dette alla politica estera un nuovo indirizzo, sottoscrivendo un trattato di

commercio con la Francia, ove Luigi Filippo d'Orleans e con esso la borghesia avevano impresso una netta svolta alla politica interna ed estera.

Nel campo della Marina una notevole attività si ebbe sin dai primi anni del regno di Carlo Alberto.

Nell'agosto 1836 anche la fregata "Euridice" al comando del C.F. Francesco Serra si recò nell'America meridionale, inoltrandosi, nel viaggio di ritorno, sino alle foci del Rio delle Amazzoni, ove non era mai apparsa la bandiera di uno degli Stati italiani.

Con la R. Determinazione del 22 giugno 1835 furono stabiliti il regolamento e le tariffe dei R. battelli a vapore postali per la Sardegna. Dal 1834 difatti la Marina sarda ebbe la sua prima unità a vapore, l'avviso a ruote "Gulnara" varato a Londra, al quale seguirono nel 1837 l'"Ichnusa", nel 1840 il "Tripoli", nel 1844 il "Malfatano", tutti e tre costruiti nel cantiere della Foce, che vennero adibiti alle comunicazioni con la Sardegna, in sostituzione delle vecchie golette passate alla demolizione.

L'8 settembre 1838 la fregata "Regina", al comando del C.V. conte Giuseppe Albini, avendo a bordo il principe Eugenio di Savoia-Carignano, lasciò Genova per un lungo viaggio di circumnavigazione. Partita da Montevideo a marzo 1839 diretta nel Pacifico, non appena al largo di Capo Horn subì gravi avarie per il maltempo incontrato e fu costretta a rinunciare al viaggio facendo ritorno a Genova nel maggio 1840.

Dal giugno al dicembre 1839 la corvetta "Aquila" al comando del C.F. Millelire effettuò una lunga campagna nel Baltico, ove tornarono dal giugno al novembre 1840 la fregata "Euridice" al comando del C.F. Sebastiano Sotgiu e dall'aprile all'ottobre 1841 la corvetta "Aurora" comandata dal C.F. Maurizio Rey di Villarey.

Dopo la morte del V.A. Giorgio Andrea des Geneys, avvenuta l'8 gennaio 1839, la carica di Comandante Generale della Marina passò al conte Carlo di Villanova e poco dopo al conte Luigi Serra. A quest'ultimo succedette a novembre 1844 il principe Eugenio di Savoia-Carignano, che la conservò fino al maggio 1848, sostituito dal Serra. Nel 1851 fu nominato il C.A. Filippo Corporandi d'Auvare, nel 1855 il C.A. Emilio Pelletta di Cortazzone e infine il C.A. Francesco Serra Cassano, che la conservò fino al 1861, salvo per un breve periodo dal giugno all'ottobre 1859, in cui ritornò il d'Auvare.

A fine 1839 il C.R.E. venne ricostituito in 10 compagnie, delle quali una di deposito. Ogni compagnia era formata da 68 uomini e cioè 4 ufficiali, 6 sottufficiali, 1 allievo pilota, 50 marinai, 6 mozzi e 1 prevosto.

Col R.D. 28 marzo 1840 la Real Marina ebbe un nuovo ordinamento: disciolte le quattro compagnie di cannonieri, vennero costituiti 7 Corpi distinti, il primo dello S.M. comprendeva 124 ufficiali e cioè 93 di vascello, 2 delle maestranze, 1 quartiermastro, 3 di maggioranza, 4 uditori, 12 cappellani, 7 costruttori e 2 segretari di Dipartimento. Il C.R.E. era formato da 1.559 uomini suddivisi in 8 compagnie di 128 uomini ciascuna, più una di deposito di 399 uomini e una di maestranze di 128 uomini. Ogni compagnia era comandata da un Capitano di 1^a cl. con un Capitano di 2^a cl., 2 Luogotenenti, 2 Sottotenenti, 2 Furieri, 5 Sergenti, 8 Caporali, 23 Marinai di 1^a cl., 23 di 2^a cl., 46 di 3^a cl. e 5 Mozzi. Facevano inoltre parte del C.R.E. i Piloti, che soltanto col R.D. 20 gennaio 1849 vennero graduati ufficiali subalterni.

Il Genio militare marittimo era formato da 8 ufficiali.

Il battaglione Real Navi costituiva il quarto Corpo, formato da 958 uomini, in otto compagnie di 113 uomini ciascuna, oltre 3 ufficiali e 3 sottufficiali. Lo comandava un Colonnello, con un Maggiore comandante in 2^a e 4 sottufficiali.

Il quinto Corpo era la Reale Artiglieria da costa, formata da 205 uomini. La R. Scuola di Marina era il sesto Corpo, formata da due brigate, una del 1° e del 2° corso e l'altra del 3°, 4° e 5° corso: in tutto 35 allievi.

Il settimo Corpo infine era quello sanitario, formato da un Ispettore, 4 medici, 30 chirurghi e 6 allievi chirurghi.

I 93 ufficiali di vascello erano: 1 Vice Ammiraglio, 2 Contrammiragli, 5 Capitani di vascello di 1^a e di 2^a classe, 6 Capitani di fregata, 8 Capitani in seconda di vascello, 31 Luogotenenti di vascello di 1^a e di 2^a classe, 38 Sottotenenti di vascello e Guardiamarine.

Dal dicembre 1841 al 1844 si alternarono di stazione al Plata la fregata "des Geneys" comandata dal C.V. Giorgio Mameli, quindi la "Euridice" al comando del C.V. di Villarey e nel 1844 l'"Aquila" al comando del C.F. Filippo Corporandi d'Auvare.

Dopo la fregata "San Michele" di 60 cannoni, varata nel cantiere della Foce nel 1841, la flotta si accrebbe fino al 1849

di altre quattro unità a vapore: "Authion", "Costituzione", "Governolo" e "Monzambano", tutte di costruzione inglese, l'ultima già di bandiera napoletana. Inoltre entrarono in servizio la fregata a vela "San Giovanni" e quattro brigantini: "Eridano", "Colombo", "Daino" e "Azzardoso" costruiti nel cantiere della Foce fra il 1841 e il 1847.

Nel settembre 1842 l'"Eridano", al comando del C.V. in seconda Carlo Pellion di Persano, effettuò una lunga campagna oceanica, recandosi nell'America meridionale, nel Pacifico, in California e nelle isole Sandwich, facendo ritorno a Genova a settembre 1845. Con R.D. 22 luglio 1845 fu autorizzata la spesa di £ 2.540.000 per la costruzione a Genova di un bacino di carenaggio nella antica darsena detta "dei vini".

Nel maggio 1847 una squadra formata dalle fregate "Beroldo", "San Michele" e dal brick "Colombo" si recò in Svezia per caricarvi artiglierie, mentre il brigantino "Colombo" fu inviato al Plata, al comando del C.F. Edoardo Tholosano di Valgrisanche.

La fregata "Aurora", agli ordini del marchese Ippolito Spinola, lasciò Genova il 10 luglio 1847 con gli allievi della R. Scuola di Marina per una lunga campagna d'istruzione nel Nord America, facendo ritorno a Genova a novembre.

Dopo le dimissioni del conte Emanuele Pes di Villamarina, che era anche il Capo della Polizia e non condivideva la politica tentennante del Sovrano, l'11 ottobre 1847 la carica di Ministro Segretario della Guerra e della Marina passò al conte Ruffinotto Broglia di Casalborgone e quindi, formato il primo Governo costituzionale, l'8 marzo 1848 la Segreteria di Stato della Guerra e Marina fu assunta «ad interim» dal Presidente del Consiglio conte Cesare Balbo.

L'assetto politico italiano stabilito dal Congresso di Vienna non poteva mutare se non nel quadro di una diversa situazione politica europea e con il mutamento dei principi conservatori confermati dal Congresso di Vienna. Ciò maturò gradualmente, assieme all'affermarsi in Italia di una coscienza nazionale unitaria e all'evoluzione dell'economia interna di ciascuno degli Stati in cui era divisa.

Nel Regno di Sardegna tale evoluzione si verificò in concomitanza all'aspirazione della Monarchia sabauda di affermarsi in tutta la penisola, aspirazione non palese, ma tuttavia gradualmente realizzata, soprattutto per merito del conte Camil-

lo Benso di Cavour e dalla presenza a Torino di numerosi esuli politici degli altri Stati italiani.

Dopo i moti di Palermo del gennaio 1848 e la concessione della Costituzione da parte del Borbone di Napoli, il 4 marzo 1848 Carlo Alberto promulgò lo Statuto e il moto di unità nazionale ebbe il suo punto di appoggio nello Stato sabaudo.

Il 20 marzo 1848 Carlo Alberto dichiarò guerra all'Austria e a fine aprile inviò in Adriatico, in difesa di Venezia insorta, una squadra agli ordini del C.A. conte Giuseppe Albini, formata dalle fregate "San Michele", "des Geneys", "Beroldo", dalla corvetta "Aquila" e dall'avviso a vapore "Malfatano", ai quali successivamente si unirono anche la fregata "Euridice", la corvetta "Aurora" e gli avvisi a vapore "Gulnara", "Ichnusa" e "Monzambano".

Col R.D. 15 aprile 1848 anche la Real Marina adottò il nuovo vessillo tricolore, con lo stemma sabaudo e la corona al centro.

La squadra rientrò da Venezia a Genova a maggio 1849, in base alle condizioni imposte dagli Austriaci con l'armistizio di Vignale, dopo la disfatta dell'esercito piemontese a Novara e l'abdicazione di Carlo Alberto, il 23 marzo, in favore del figlio Vittorio Emanuele II.

Dal 16 marzo 1848 all'11 ottobre 1850 otto Generali si avvicendarono nella carica di Ministro Segretario di Stato della Guerra e della Marina: Antonio Franzini fino al 27 agosto 1848 e poi nuovamente per pochi giorni dal 19 al 22 agosto; Giacinto Provana di Collegno dal 27 luglio al 19 agosto; Giuseppe Dabormida dal 22 agosto al 27 ottobre; Alfonso Ferrero della Marmora dal 27 ottobre al 16 dicembre 1848 e poi nuovamente dal 3 al 10 febbraio 1849; Ettore Gerbaix de Sonnaz dal 16 dicembre 1848 al 3 febbraio 1849; Enrico Morozzo della Rocca dal 27 marzo al 7 settembre 1849; Eusebio Bava dal 7 settembre al 2 novembre 1849 e nuovamente Alfonso della Marmora fino all'11 ottobre 1849.

Con R.D. 8 aprile 1850 il battaglione Real Navi fu ricostituito come reggimento, di 1.520 uomini, in due battaglioni di 4 compagnie, ciascuna di 190 uomini.

Con R.D. 11 ottobre 1850 il Ministero della Marina fu separato da quello della Guerra e unito al Ministero dell'Agricoltura, Industria e Commercio retto dal conte Camillo Benso di Cavour. Questi conservò la stessa carica anche quando, il 16 feb-

braio 1852, il d'Azeglio gli affidò il Ministero delle Finanze e, oltre a dirigere la politica economica finanziaria del Governo, fu l'asse portante della politica generale dello Stato. Divenuto poi Presidente del Consiglio dei Ministri il 2 novembre 1852, il Cavour impresse alla Marina un nuovo e notevole sviluppo, ordinando in Inghilterra la costruzione della grossa pirofregata a elica "Carlo Alberto" e approvando il progetto dell'inglese Randedell per il trasferimento dell'arsenale da Genova a La Spezia.

Dal luglio all'ottobre 1851 una squadra agli ordini del C.V. Carlo Pellion di Persano, formata dalla fregata "San Giovanni", dalle corvette "Aquila" e "Aurora" e dalla "Staffetta", effettuò una lunga campagna d'istruzione nel Mediterraneo.

Il 21 maggio 1852, dimessosi il conte di Cavour per contrasti col Sovrano sulla candidatura di Urbano Rattazzi alla Presidenza del Consiglio, il Ministero della Marina fu nuovamente unito a quello della Guerra, retto «ad interim» dal Generale Alfonso Ferrero della Marmora fino al 23 ottobre 1853, allorché, tornato il Cavour alla Presidenza del Consiglio, la Marina ebbe di nuovo un Ministero autonomo e l'Azienda Generale della Marina stessa venne soppressa assieme alle altre Aziende Generali.

Deciso l'intervento del Piemonte nella guerra turco-russa dopo la firma del trattato di alleanza con la Francia e la Gran Bretagna il 26 gennaio 1855, notevole fu l'apporto della Marina alla spedizione del contingente sardo in Crimea con una divisione navale al comando del C.V. Orazio di Negro, formata dalla pirofregata "Carlo Alberto", che effettuò tre viaggi in Mar Nero, dalle pirofregate a ruote "Gubernolo", che fu la prima unità a partire da Genova il 14 aprile 1855 col Comandante del Corpo di spedizione Generale Alfonso della Marmora e "Costituzione"; degli avvisi a ruote "Tripoli", "Monzambano", "Malfatano", "Authion", "Gulnara", dei trasporti a vapore "Dora", "Varo" e "Tanaro" appositamente acquistati in Inghilterra, nonché dalle unità a vela armate in «gabarra»: "San Michele", "Beroldo", "des Geneys", "Euridice", "San Giovanni", "Aurora" e "Azzardoso".

In base all'art. 3 della convenzione allegata al trattato di alleanza del 26 gennaio 1855, mentre la Gran Bretagna si era impegnata al trasporto delle truppe in Crimea e delle dotazioni ed armi dei vari reparti, il Governo sardo doveva provvedere al rifornimento viveri e materiali, nonché al trasporto dei complementi di armi e munizioni.

Il lodevole comportamento della Marina sarda nella cosiddetta «guerra d'Oriente» meritò il ringraziamento e l'elogio del Parlamento subalpino, con O.d.G. del 10 maggio 1856.

Il contatto con le Marine dei due più importanti Stati europei, la Francia e la Gran Bretagna, dette occasione comunque agli ufficiali della Marina sarda di una migliore conoscenza degli ordinamenti e delle attrezzature di quelle flotte da guerra, le quali, nell'occasione, sperimentarono nuovi tipi di navi e nuovi mezzi marittimi.

Nel 1856 e nel 1859 furono varate nel cantiere della Foce altre due grosse pirofregate a elica, la "Vittorio Emanuele" e la "Maria Adelaide", mentre ne venne impostata una terza: la "Duca di Genova", varata nel 1860.

Dal maggio 1858 al giugno 1859 il brigantino "Colombo", al comando del C.F. Baldassare Galli della Mantica, effettuò una lunga campagna oceanica nel Golfo di Guinea, ove si trattene per circa quattro mesi e nell'America meridionale, tornando a Genova a giugno 1859, mentre nell'estate dello stesso 1859 la corvetta "Aurora" si recò nuovamente in Svezia per caricarvi altri cannoni.

La fregata "Beroldo" infine, al comando del C.F. Eugenio de Viry, a settembre 1856 fu inviata nelle Indie orientali a Moulmein, per caricarvi legno teak, facendo ritorno a Genova a febbraio 1858.

Durante la seconda guerra d'indipendenza del 1859, la Marina sarda ebbe una parte notevole nel trasporto da Tolone a Genova e a Livorno del Corpo di spedizione francese la cui cooperazione era prevista dal trattato di alleanza franco-sardo sottoscritto a Torino il 16 gennaio 1859 e nella campagna in Adriatico.

Alla campagna in Adriatico, con la divisione navale francese comandata dal V.A. Romain des Fossés, presero parte le pirofregate "Carlo Alberto", "Vittorio Emanuele" e "Governo", le pirocorvette "Malfatano", "Monzambano" e "Tripoli", le fregate a vela "des Geneys" e "San Michele", armate «in gabarra», e il brigantino "Azzardoso", tutte agli ordini del C.V. Tholosano di Valgrisanche.

Dal 9 maggio al 19 luglio 1859 il Ministero della Marina fu di nuovo separato da quello della Guerra e retto dal conte di Cavour. Dopo le sue dimissioni a seguito dell'armistizio di Villafranca del 7 luglio 1859, tornò ad essere unito a quello della Guerra essendo Ministro Segretario di Stato il Generale della

Marmora, finchè col R.D. 18 marzo 1860, n. 4038, passò alle dipendenze del conte Camillo Benso di Cavour, divenuto nuovamente Presidente del Consiglio.

L'opera del conte di Cavour in favore della Marina sarda, sia come Ministro della Marina, che come Presidente del Consiglio, fu senz'altro notevole e portò a una vera e propria riforma, soprattutto nello spirito di Corpo della Marina stessa.

Come giustamente osserva il Romiti nel suo studio sulle Marine Militari italiane del Risorgimento, la Marina sarda era sorta e cresciuta sotto il regime autoritario dell'Ammiraglio Giorgio Andrea des Geneys, durato fino al 1839. Questi volle dare alla Marina stessa un'impronta personale e autonoma di fatto nei confronti del Governo di Torino, che non ne comprendeva le esigenze, il che portò a mantenere nella Marina sarda lo spirito autocratico ed aristocratico dei suoi ufficiali di S.M., alle volte pervaso da favoritismi, da arbitri, da rivalità di casta e da inimicizie personali.

Il Cavour, ai primi del 1851, chiese ed ottenne dal Sovrano l'allontanamento dalla carica di Comandante Generale della Marina del principe Eugenio di Savoia-Carignano, nel quale s'impersonava la casta militare della Marina stessa, che si riteneva padrona assoluta del Corpo, purché fedele al Re.

Allo scopo di creare nel personale una piena coscienza del dovere, instaurando una nuova disciplina in un certo senso democratica, il Cavour riammise in servizio una buona parte di coloro che ne erano allontanati dopo i fatti accaduti alla fine della campagna in Adriatico del 1848-49, allorché si era manifestato uno spirito di rivolta, non tanto per i contatti avuti con i patrioti lombardi e veneti, che certamente non avevano influito positivamente sulla disciplina militare, quanto per la delusione di non aver visto coronata da un successo militare l'azione dell'Armata Navale sarda.

Inoltre volle il Cavour che i Piloti fossero graduati ufficiali e incorporati nello S.M. e ciò nonostante la forte reazione degli ufficiali di vascello, uniti nel loro spirito di casta aristocratica.

Infine il Cavour, oltre a creare nella Marina un nuovo senso di disciplina non più basato sull'autorità assoluta, ma su quella esclusivamente gerarchica e una nuova coscienza umana, conforme ai nuovi tempi, volle far conoscere ogni progresso tecnico conseguito al di fuori del Piemonte, inviando Benedetto Brin a Lorient perchè si perfezionasse nelle costruzioni navali,

altri giovani ufficiali in Inghilterra per una migliore conoscenza delle macchine a vapore e delle istituzioni militari marittime inglesi ed altri ufficiali a Napoli, perchè visitassero le officine di Pietrarsa, ove si costruivano macchine a vapore e perchè fossero pienamente edotti dei regolamenti in uso presso la Marina delle Due Sicilie.

Come scrisse il Vecchj, nella sua storia delle Marinerie militari italiane, si può dire che il Cavour fu per la Marina sarda, quello che il Colbert fu per la Marina francese.

Durante la campagna dei Mille, il Cavour, perfettamente al corrente del movimento garibaldino, aveva avuto istruzioni dal Re di non ostacolarlo e dovette assumere un atteggiamento diplomatico che non risultasse ostile nei confronti del Borbone. La divisione navale al comando del C.A. Carlo Pellion di Persano, composta dalle pirofregate "Maria Adelaide", "Vittorio Emanuele" e "Carlo Alberto", dalla "Governolo" e dalla "Costituzione", dalle pirocorvette "Authion", "Malfatano", "Tripoli", "Gulnara" e "Ichnusa", sorvegliarono a distanza la spedizione di Garibaldi, senza mai intervenire direttamente, sostarono a Palermo e l'accompagnarono fino a Napoli.

La Marina sarda prese parte direttamente al conflitto soltanto dopo l'intervento dell'esercito sardo nell'Umbria e nelle Marche, con l'assedio di Ancona dal 18 al 28 settembre 1860, e poi con quello di Gaeta dal 28 ottobre 1860 al 13 febbraio 1861 e infine con l'assedio di Messina dal 5 al 12 marzo 1861.

Col R.D. 6 aprile 1860 e successivamente col R.D. 17 novembre 1860, rispettivamente la Marina del Governo provvisorio toscano e quella del Governo dittatoriale siciliano furono unite alla Real Marina del Regno di Sardegna, che ai primi del 1860 contava 32 unità e cioè:

- 4 pirofregate a elica: "Carlo Alberto", "Maria Adelaide", "Vittorio Emanuele" e "Duca di Genova" (in allestimento);
- 2 pirofregate a ruote: "Costituzione" e "Governolo";
- 3 pirocorvette a ruote: "Malfatano", "Monzambano" e "Tripoli";
- 4 avvisi a ruote: "Authion", "Gulnara", "Ichnusa", "Monzambano";
- 2 pirottrasporti: "Dora" e "Tanaro";
- 4 pirocannoniere a elica: "Confienza", "Montebello", "Varese" e "Vinzaglio";
- 1 rimorchiatore a ruote: "Luni";

- 1 fregata a vela: "San Michele";
- 4 corvette a vela: "San Giovanni", "Euridice", "Aquila" poi ribattezzata "Iride" e "Aurora";
- 1 nave oneraria a vela: "des Geneys" già "Haute Combe";
- 4 brigantini: "Azzardoso", "Colombo", "Eridano" e "Daino";
- 2 golette: "Vigilante" e "Staffetta".

Sebbene quantitativamente inferiore a quello della Marina napoletana, l'apporto della Marina del Regno di Sardegna a quello del Regno d'Italia, ufficialmente costituita il 17 marzo 1861, fu senz'altro qualitativamente migliore, soprattutto con le quattro pirofregate a elica "Maria Adelaide", "Duca di Genova", "Carlo Alberto" e "Vittorio Emanuele", che, come tonnellaggio e armamento, potevano reggere al confronto con qualsiasi altra dello stesso tipo delle Marine estere.

NAVI DA GUERRA SARDE 1816 - 1860

NOME	TIPO	EPOCA
AURORA	Corvetta a vela	1827 - 1865
AUTHION	Avviso a ruote	1847 - 1882
AZZARDOSO	Brigantino	1847 - 1865
BEROLDO	Fregata a vela	1827 - 1861
CARLO ALBERTO	Pirofregata	1853 - 1869
CARLO FELICE	Fregata a vela	1829 - 1843
COLOMBO	Brigantino	1843 - 1867
COMMERCIO		
DI GENOVA	Fregata a vela	1817 - 1836
CONFIENZA	Pirocannoniera	1860 - 1880
CONTE DI CAVOUR	Pirottrasporto	1861 - 1900
COSTITUZIONE	Pirofregata	1849 - 1875
CRISTINA	Fregata a vela	1819 - 1836
DAINO	Brigantino	1844 - 1869
DES GENEYS	Fregata a vela	1827 - 1869
DIANA	Goletta	1831 - 1840
DORA	Pirottrasporto	1855 - 1889
DUCA DI GENOVA	Pirofregata	1860 - 1875
ERIDANO	Brigantino	1841 - 1868
EURIDICE	Fregata a vela	1828 - 1869
GOITO	Pirottrasporto	1848 - 1850
GOVERNOLO	Pirofregata	1849 - 1882
GULNARA	Avviso a ruote	1834 - 1874
ICHNUSA	Avviso a ruote	1837 - 1867
IRIDE	Corvetta a vela	1838 - 1869
LUNI	Rimorchiatore	1858 - 1903
MALFATANO	Pirocorvetta	1844 - 1870
MARIA ADELAIDE	Pirofregata	1859 - 1900
MARIA TERESA	Fregata a vela	1816 - 1836
MONTEBELLO	Pirocannoniera	1860 - 1875
MONZAMBANO	Avviso a ruote	1848 - 1875
NEREIDE	Brigantino	1817 - 1842
RONDINELLA	Goletta	1842 - 1847
REGINA	Fregata a vela	1829 - 1841
SAN GIOVANNI	Pirocorvetta	1849 - 1875
SAN MICHELE	Fregata a vela	1841 - 1869
STAFFETTA	Goletta	1831 - 1861

TANARO	Pirottrasporto	1855 - 1869
TRIPOLI	Piroc Corvette	1840 - 1875
TRITONE	Corvette a vela	1816 - 1836
VARO	Pirottrasporto	1855 - 1857
VARESE	Pirocannoniera	1860 - 1864
VELOCE	Goletta	1824 - 1836
VIGILANTE	Goletta	1818 - 1842
VIGILANTE (II)	Goletta	1859 - 1861
VINZAGLIO	Pirocannoniera	1860 - 1869
VOLTURNO	Pirottrasporto	1861 - 1871
VITTORIO EMANUELE	Pirotfregata	1856 - 1900
ZEFFIRO	Brigantino	1816 - 1842

Corvetta "AURORA"

Varata nel cantiere della Foce il 20 luglio 1827

Dislocamento: 642 tonn.

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a brigantino a palo e bompreso

Armamento all'origine: XX cannoni da 24 libbre F.L. in batteria

IV cannoni da 60 libbre F.L. in coperta

Equipaggio: 183

Lasciò Genova il 17 novembre 1827 con la corvetta "Tritone" e il brick "Nereide" per recarsi nelle acque di Tunisi, a protezione del commercio marittimo sardo.

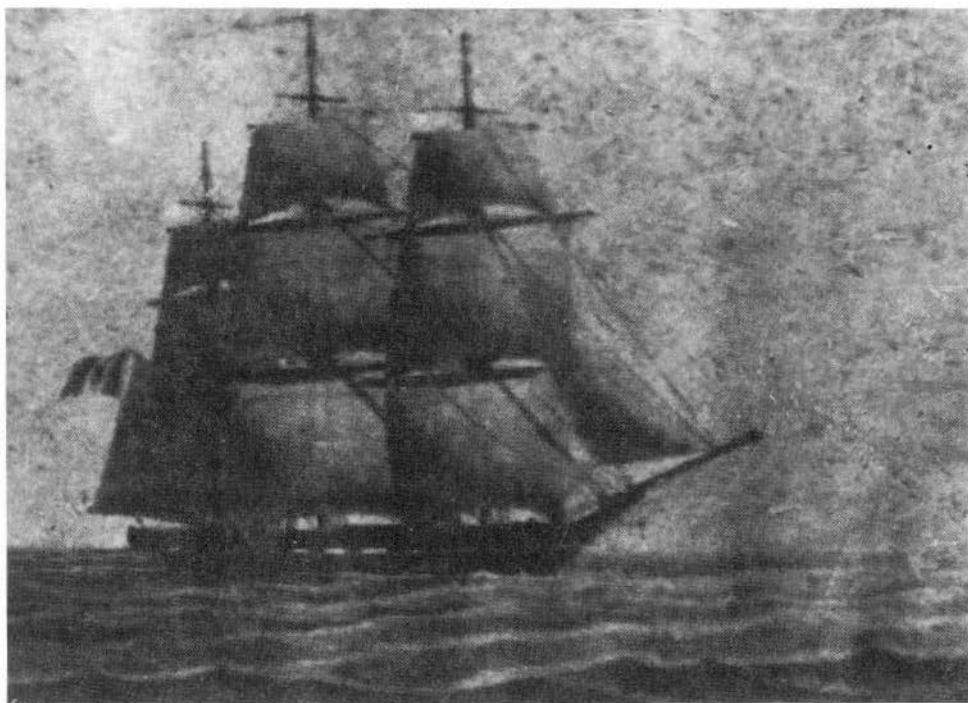
Il 5 maggio 1830, al comando del C.V. in 2^a Giuseppe Albini, partì da Genova diretta nuovamente a Tunisi con la squadra agli ordini del C.A. Ricca di Castelvechio, per un'azione dimostrativa contro il Bey di quella Reggenza. Arrivò a Tunisi il 17 maggio, rientrando a Genova il 2 giugno.

Dal febbraio all'aprile 1831, scoppiata la rivoluzione a Modena, fu inviata in servizio di vigilanza foranea al largo delle coste liguri, tra Villafranca e Capo Noli, per impedire eventuali sbarchi di fuorusciti.

Partita da Genova il 15 gennaio 1832, al comando del C.V. in 2^a Luigi Courtois d'Arcollières, diretta a Tunisi con la fregata "Euridice", giunta nel Golfo Aranci incontrò un forte maltempo e corse il rischio di andare a investire sulla costa, avendo perduto il timone per un colpo di mare. Rimase nel Golfo Aranci dal 17 gennaio al 4 febbraio per le necessarie riparazioni e la sostituzione del timone. Proseguì quindi per Tunisi, ove si riunì alla fregata "Euridice", lasciando quel porto il 25 febbraio per essere di ritorno a Genova il 1^o marzo 1832.

Il 27 ottobre 1832, scortata dalla corvetta "Tritone", sbarcò a Cagliari 350 cavalleggeri.

Partì nuovamente da Genova il 15 giugno 1833, al comando del C.V. in 2^a d'Arcollières, diretta questa volta a Tripoli di Barberia, ove dette fondo il 29. Vi imbarcò il Console sardo, partì il 2 luglio, sostò a Cagliari dal 12 al 18 e rientrò a Genova il 26 luglio.



Corvetta "AURORA"
(coll. Aldo Fraccaroli)

Partita da Genova il 28 settembre 1833, al comando dello stesso d'Arcollières, si recò di stazione a Civitavecchia, ove dette fondo il 6 ottobre, restando a disposizione del Governo pontificio sino al 7 febbraio 1834. Tornata a Genova il 9 febbraio, ne ripartì il 15 settembre, diretta nuovamente a Civitavecchia, ove stazionò dal 20 settembre 1834 al 12 gennaio 1835, per fare ritorno a Genova il 17.

Lasciò Genova il 23 dicembre 1835, per una campagna d'istruzione con la squadra agli ordini del C.A. conte Luigi Serra, essendo ancora al comando dell'Arcollières. Dopo aver fatto scalo a Livorno dal 28 dicembre 1834 al 9 gennaio 1835, si recò a La Spezia dal 17 al 23 gennaio, proseguendo per Napoli, ove rimase in porto fino al 21 febbraio, per la nascita dell'erede al trono delle Due Sicilie Francesco duca di Calabria e la morte della regina Maria Cristina, consorte del re Ferdinando II, avvenuta il 31 gennaio. Recatasi a Malta dal 26 febbraio al 5 marzo, fece scalo a La Spezia il 9 e rientrò a Genova il 10, per esservi disarmata.

Tornata in armamento, sempre al comando dell'Arcollières, lasciò Genova il 23 giugno 1836 per accompagnare ad Alessandria d'Egitto il cav. Ermirio, console di Sardegna presso il Vicerè d'Egitto. Giunta ad Alessandria il 24 luglio, proseguì il 5 agosto per Malta, ove dette fondo il 30, trattenendovisi fino al 4 settembre. Dopo essere rimasta in rada a Cagliari dal 12 al 21 settembre, rientrò a Genova il 28 settembre 1836.

L'8 marzo 1838, questa volta al comando del C.V. in 2^a Maurizio di Villarey, partì da Genova per accompagnare a Costantinopoli il marchese Pareto, incaricato di affari del Re di Sardegna presso la Sublime Porta. Dopo aver fatto scalo a Smirne dal 18 al 21 marzo, ancorò davanti a Troia il 31, partì il 2 aprile, dando fondo nello stesso giorno all'imboccatura dei Dardanelli. Salpata il 13, ancorò nel Corno d'Oro il 16, restandovi fino al 26. Proseguì quindi per Tenedos dal 30 aprile al 2 maggio, dette fondo nel golfo di Smirne dal 6 al 9, a Porto Petes dall'11 al 14, per ancorare il 20 ad Alessandria d'Egitto, ove si trattenne fino al 24. A Larnaca fino al 29, proseguì per Beirut dal 3 al 5 giugno, a Rodi dal 17 al 20, a Scio il 26, dando fondo a Smirne il 30 giugno. Vi restò fino all'11 luglio, tornò a Beirut dal 17 al 20, di nuovo ad Alessandria d'Egitto dal 28 luglio al 6 agosto, ancorò alla Maddalena il 5 settembre, partendo il 7 per Genova, ove dette fondo in darsena il 10 settembre 1838.

Tornò in Levante nel 1839, partendo da Genova il 10 luglio, al comando del C.V. in 2^a Alberto Paroldo. Arrivata a Milo il 30 luglio, vi sostò fino al giorno seguente, proseguendo per Sirra dal 3 al 5 agosto. Recatasi a Smirne dall'8 al 27 agosto, a Porto Leone il 30, diresse quindi per Malta, ove rimase dal 17 al 21 settembre, per ancorare nel golfo di La Spezia il 30 e fare ritorno a Genova il 3 ottobre 1839.

Lasciò nuovamente Genova il 15 maggio 1841, al comando del C.V. in 2^a Maurizio Antonio di Villarey, per andare a caricare in Inghilterra e in Svezia i cannoni di ferro fuso acquistati dal Governo sardo per l'armamento dei nuovi legni da guerra in costruzione. Arrivata a Portsmouth il 20 giugno, dopo una difficile navigazione, vi sostò fino al 24, proseguendo per Elsinore, ove rimase alla fonda dal 1° al 3 luglio, dirigendo quindi per Copenhagen. Si trattenne nella capitale della Danimarca fino al 7 luglio, per andare ad ancorare ad Hiefringe il 10 e l'11 e quindi nell'Oresund fino al 26. Proseguì il giorno dopo per Karlskrona, in Svezia, per completare il carico di artiglierie dal 2 al 4 agosto. Tornò a Copenhagen dal 6 al 10 agosto, proseguendo per il Tamigi, ove ancorò il 24. Dopo aver bordeggiato lungo il fiume fino al 27, fu presa a rimorchio da un legno a vapore inglese, andando ad ancorare a Woolwich. Partita il 10 settembre per Sheerness, si fermò a Plymouth dal 15 al 20 settembre, giunse a Gibilterra il 13 ottobre, dopo aver incontrato un forte maltempo nel golfo di Guascogna. Partita il 18, fece ritorno a Genova il 30 ottobre 1841 dopo quattro mesi e mezzo di assenza.

A giugno 1844 lasciò Genova per recarsi di stazione nell'America meridionale, in sostituzione dell'“Euridice”. Mancano in proposito dettagli sul viaggio: sostò a Tangeri il 13 luglio e arrivò a Montevideo il 12 settembre.

Il 10 luglio 1847, al comando del C.V. in 2^a marchese Ippolito Spinola, partì da Genova per una lunga campagna d'istruzione con gli allievi della R. Scuola di Marina, diretta al Nord America. Dopo quindici giorni di navigazione con venti contrari dal 4° quadrante, arrivò a Gibilterra il 25 luglio.

Attraversò quindi l'Atlantico col favore degli alisei, seguendo la rotta tropicale al sud delle isole Canarie e quindi risalendo la Corrente del Golfo con forza di vele in bolina, per ancorare in rada a New York il 7 settembre 1847, essendo la prima nave da guerra che «mostrava» negli Stati Uniti l'azzurro ves-

sillo dei Savoia, con le croci bianca del Piemonte e rossa di Genova. Sostò a New York fino al 5 ottobre, ridiscese l'Hudson a rimorchio, si fece quindi trasportare dalla Corrente del Golfo, passando a nord del 40° parallelo, fece scalo a Gibilterra il 9 novembre, poggiando quindi per maltempo a Adra, in Spagna il giorno 11. Rientrò a Genova il 27 novembre 1847 dopo 142 giorni, dei quali 115 trascorsi in mare.

Ai primi di luglio 1848, comandata dal C.V. in 2^a Malausse, lasciò Genova per unirsi a Venezia alla squadra agli ordini del V.A. conte Giuseppe Albini. Durante il viaggio di trasferimento in Adriatico, incontrò nello Jonio una goletta austriaca, che inseguì fino in Egeo. Il 4 agosto bordeggiò davanti a Isola d'Istria e il 10 settembre 1848 si trasferì ad Ancona, ove rimase inattiva fino al marzo 1849.

Dopo la sconfitta di Novara, il 7 aprile 1849 ebbe ordine di tornare al largo di Venezia per imbarcare le truppe sarde che lasciavano la Lombardia, facendo ritorno a Genova il 9 maggio 1849.

Il 2 luglio 1851, al comando del C.V. in 2^a marchese Incisa, partì da Genova con la squadra di evoluzione agli ordini del C.A. Luigi Courtois d'Arcollières, per una lunga campagna nel Mediterraneo centrale. Fece scalo a La Spezia il 6 luglio, a Villafranca dal 14 al 21, proseguendo per Portoferraio, Tunisi, Malta e Golfo Palmas. Arrivata a Cagliari il 10 ottobre, partì il 16 per fare ritorno a Genova.

Il 7 luglio 1852 si unì a La Maddalena alla squadra di evoluzione comandata dal C.A. Carlo di Persano, per un'altra campagna d'istruzione nel Mediterraneo orientale, sostando a Navarino ai primi di agosto e al Pireo il 15 dello stesso mese.

Nell'aprile 1859, armata «in gabarra», fu inviata nuovamente a Stoccolma, per caricarvi le artiglierie destinate alle due pirofregate "Duca di Genova" e "Maria Adelaide", in allestimento nel cantiere della Foce, presso Genova, ove fece ritorno ai primi di settembre.

Inviata a Napoli con viveri e materiali per la squadra di operazioni del V.A. di Persano, fece ritorno a Genova il 21 ottobre 1860, a rimorchio del "Conte di Cavour".

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia classificata corvetta a vela di 3° rango armata con II cannoni da 36 libbre F.L. e X obici da 16 libbre F.L. e un equipaggio di 139 uomini.

Il 17 giugno 1861 partì da Genova con l'“Eridano”, il “Valoroso” e lo “Zeffiro” per evoluzioni e manovre tattiche nel Tirreno. A Porto Santo Stefano dal 20 al 29 giugno, proseguì per Portolongone, bordeggiando fino al 7 luglio. Recatasi a Portoferraio, si unì alla fregata “San Michele” e il 12 fece nuovamente vela per altre evoluzioni nelle acque dell'arcipelago toscano. Rientrata il 18 luglio a La Spezia, si recò a Livorno dal 23 al 30, continuando le evoluzioni fra le isole toscane e le Pontine. A La Spezia il 6 agosto, partì il 20 per Genova, che lasciò il 31 agosto diretta a Vado, ove sostò fino al 13 settembre, per tornare a La Spezia e infine a Genova il 18. Partì da La Spezia il 21 aprile 1862 con la flottiglia novizi e mozzi, per manovre ed esercitazioni a fuoco nelle acque toscane. Il 22 aprile mise alla panna davanti alla Meloria, per salutare alla voce il re Vittorio Emanuele II, che, a bordo della “Maria Adelaide”, passava in rivista la squadra di evoluzioni agli ordini del C.A. conte Albini. Dopo aver effettuato altre manovre ed esercitazioni, dette fondo il 4 maggio a Portoferraio, sostandovi fino al 14, per recarsi quindi a Porto Vecchio e a La Maddalena fino al 26 maggio, a Cagliari fino all'8 giugno, nel Golfo Palmas fino al 26 e fare ritorno a Genova il 28 giugno 1862.

Con D.M. 19 gennaio 1863 fu nuovamente assegnata alla flottiglia novizi e mozzi, con l'“Eridano”, la “Cristina”, lo “Zeffiro”, il “Colombo” e il “Daino”, al comando del C.F. Camillo Lampo dall'11 marzo e poi del C.F. G.Batta Ansaldo dal 4 aprile 1863.

Lasciò Genova il 16 giugno 1863 con la flottiglia, diretta a Cagliari, ove dette fondo il 24, proseguendo il 27 per il Golfo Palmas. Dopo aver effettuato manovre ed esercitazioni a fuoco, si trattenne a Cagliari dal 9 all'11 luglio, a Gaeta dal 16 al 20, si recò quindi a Castellammare di Stabia per alcune riparazioni e fece ritorno a Genova il 29 luglio.

Il 13 settembre 1863 passò al comando del C.F. Luigi Fincati, in disponibilità nel corso del 1864.

Il 1° gennaio 1865 fu rimorchiata da Genova a La Spezia dalla “Vittorio Emanuele”, per essere utilizzata per esperimenti di torpedini subacquee.

Tornata a Genova, al comando del C.F. Ferdinando Cafiero, passò in disarmo e cessò di far parte del naviglio da guerra col R.D. 9 aprile 1866, n. 2837.

Avviso a ruote "AUTHION"

Varato a Blackwall nel 1847

Dislocamento: 800 tonn.

Scafo in legno m. $43,30 \times 6,68$

Un ponte di coperta

Due alberi: trinchetto a vele quadre, maestra con randa e bompresso

Apparato motore: Penn & Sons 130 cav. nom. Due caldaie

Propulsione a ruote - Due fumaioli

Armamento all'origine: IV cannoni da 9 libbre F.L.

Acquistata dal Governo sardo, arrivò a Genova da Londra il 10 aprile 1847 e fino ai primi di maggio 1848 venne adibita al servizio postale di Stato con la Sardegna.

Ai primi di giugno 1848, al comando del L.T.V. Francesco Millelire, fu inviata in Adriatico di rinforzo alla squadra del C.A. conte Giuseppe Albini. Imbarcato a La Maddalena un distaccamento del battaglione Real Navi, lo trasportò a Venezia, nelle cui acque restò fino al 16 agosto 1848 trasferendosi quindi ad Ancona, ove restò inattiva fino all'aprile 1849.

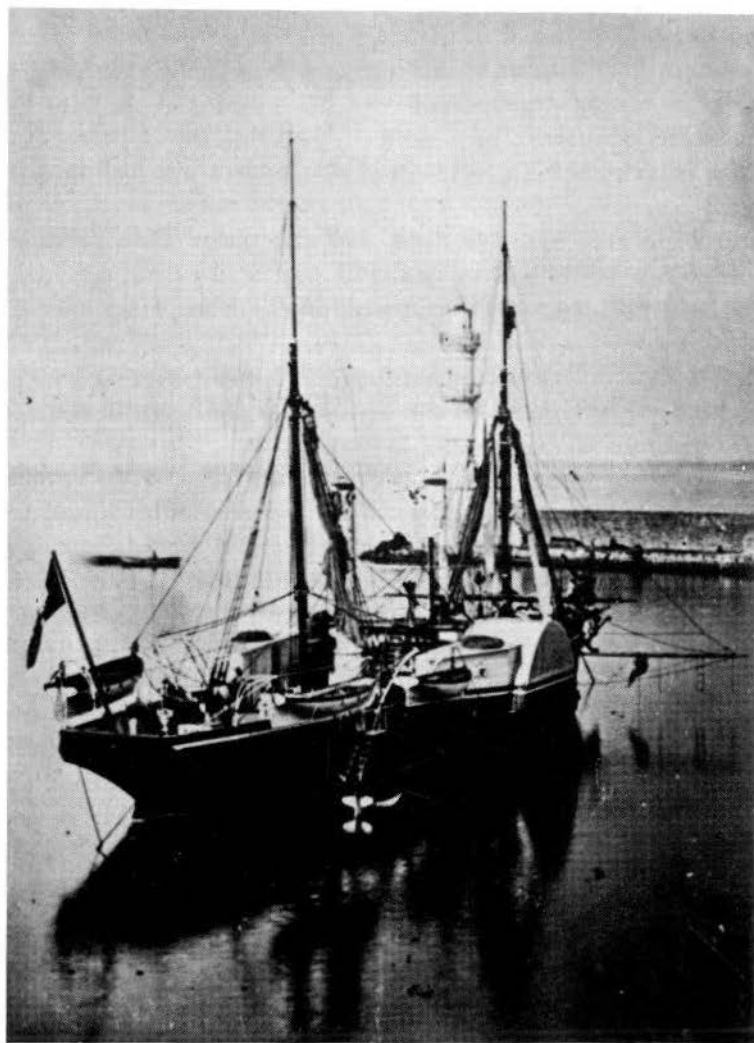
Tornata al largo di Venezia, l'8 aprile 1849 imbarcò un contingente di truppe sarde già operanti in Lombardia e rientrò a Genova il 30 aprile. Inviata a Civitavecchia durante la spedizione dei Francesi contro la Repubblica romana, tornò a Genova il 14 luglio. Il 27 novembre 1849 lasciò Cagliari in cerca dei naufraghi di un legno mercantile sardo naufragato nelle acque di Rio Maggiore.

Dopo aver prestato nuovamente servizio postale di Stato fino al luglio 1851, lasciò Genova il 24 aprile 1855, al comando del L.T.V. Giraud, diretta in Crimea: il 29 aprile toccò Malta arrivando a Beikos, nel Bosforo a metà maggio. Il 24 giugno 1855 era ancorata davanti a Sebastopoli.

Il 7 dicembre 1856 prestò soccorso al piroscafo "Castore" di Rubattino investito nei bassifondi di Lavezzi.

Dal 18 marzo 1857 al 17 maggio 1858 fu di stazione a Costantinopoli e in Mar Nero, a Galatz e alle foci del Danubio.

Dalla fine di aprile a metà maggio 1859, al comando del C.F. Baldassarre Galli della Mantica, effettuò vari trasporti di truppe fra Tolone e Genova e poi fu inviata a Livorno a disposizione del C.V. Chaigneau della Marina Francese.



L'avviso a ruote "AUTHION"

Il 19 giugno 1859 lasciò Genova diretta in Adriatico con la divisione agli ordini del C.V. Edoardo Tholosano. Sostò a Messina dal 22 al 25 e arrivò ad Antivari il 29. Il 1° luglio dette fondo nel seno di Lopatizia, assieme alla "Vittorio Emanuele", proseguendo il 4 per Porto Augusto nell'isola di Lussino, che lasciò l'8 luglio, per ancorare davanti a Venezia. Il 22 tornò a Lussino per reimbarcare le truppe di occupazione e partita il 28 luglio, fece ritorno a Genova il 4 agosto.

Il 21 aprile 1860, al comando del L.T.V. Giuseppe Piola, fu inviata a Palermo per sorvegliare la situazione in atto in Sicilia, dopo lo sbarco di Garibaldi a Marsala. Arrivata a Palermo il 23, vi restò in rada fino al 6 giugno, recandosi quindi a Trapani. Tornata a Palermo, il 15 giugno si trasferì a Cagliari con l'ordine per la spedizione Medici di proseguire per Palermo, rientrando a Genova il 18 giugno 1860.

Il 2 agosto 1860 lasciò Palermo assieme alla "Carlo Alberto" in crociera di sorveglianza fino a Cefalù. Tornata a Palermo il 4, si trasferì a Messina il 21 agosto, al comando del C.F. Emilio Faà di Bruno.

Il 4 settembre lasciò le acque della Sicilia, diretta a Napoli al seguito della squadra del C.A. Persano. Il 20 gennaio 1861 trasportò un pontone da Genova a Gaeta, rientrando subito nel porto di partenza, da dove ai primi di febbraio, armata con I cannone da 160 libbre F.R. e I da 40 libbre F.L. si trasferì a Mola di Gaeta, per prendere parte attiva alle operazioni navali contro quella piazzaforte, fino alla sua capitolazione, il 13 febbraio 1861.

Il 26 febbraio dette fondo davanti a Messina, restando nelle acque dello Stretto fino alla resa della Cittadella, partendo il 17 marzo 1861 per Genova, assieme alla "Carlo Alberto".

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata avviso a ruote.

Lasciò Genova il 29 settembre 1862 con la squadra agli ordini del C.A. conte G.B. Albini, di scorta alla principessa Maria Pia di Savoia-Carignano, che andava sposa al re Luigi I di Portogallo. Arrivata a Lisbona il 6 ottobre, vi restò fino al 6 novembre e dopo aver fatto scalo a Gibilterra per carbonare e a Cagliari dal 19 al 24, rientrò a Genova il 25 novembre 1862.

Passata al comando del L.T.V. Carlo Felice Baudini, partì da Genova il 17 febbraio 1863 diretta a Portoferraio, tornando il 19 a Genova, che lasciò il 12 marzo diretta al Pireo, con la squadra del Levante. Di poggia a La Spezia il 13, per forza di

tempo, sostò a Gaeta il 16, a Messina il 18 e il 19, per ancorare in rada al Pireo il 22. Si recò quindi a Sira, e a Smirne dal 20 giugno al 16 agosto, a Ourlach il 22, nuovamente al Pireo fino al 26, quindi a Scio dal 30 agosto al 24 settembre. Dopo aver fatto scalo a Rodi il 25, arrivò il 27 ad Alessandria d'Egitto, restandovi di stazione fino al 5 novembre. Tornò al Pireo dal 7 novembre al 4 dicembre, per far ritorno a Genova il 12 e andare in disarmo il 23 dicembre 1863.

Riarmata il 28 aprile 1864 al comando del L.T.V. Enrico Solari si recò a Portoferraio il 3 maggio, facendo ritorno l'11 a Genova, che lasciò il 26 per Napoli e La Canea, ove ancorò il 3 giugno. Trasferitasi al Pireo, partì l'8 giugno per Sira, Smirne dal 10 al 14 e Costantinopoli, dandovi fondo il 16, per stazionarvi.

Recatasi alle foci del Danubio, partì da Galatz il 15 ottobre per Braila, risalendo il Danubio fino a Tulcia, ove sostò dal 17 al 28 ottobre. Di ritorno fece scalo a Sulinà, per essere a Costantinopoli il 1° novembre. Passata al comando del L.T.V. Pietro Carcano, lasciò il Bosforo il 20 gennaio 1865 diretta al Pireo, tornando a Costantinopoli, che lasciò il 6 maggio diretta a Sulinà l'8 e a Galatz il 9.

Il 1° gennaio 1866 arrivò al Pireo, partendo il 3 per Messina, Napoli e Genova, ove dette fondo il 12, disarmando il 24 gennaio 1866. Stazionario a La Maddalena dal 13 luglio 1868, nel 1869 tornò altre due volte in Levante, al Pireo e a Creta.

Il 26 giugno 1869, al comando del C.F. Matteo Marchese, prestò soccorso a un legno mercantile investito presso Finale Marina.

Nel settembre 1870 fu aggregata alla squadra corazzata agli ordini del V.A. Evaristo del Carretto, recandosi poi nel mese di novembre ad Algeri, comandata dal C.F. Giuseppe Denti. Passata al comando del C.F. Carlo de Amezaga, partì, dalla metà di agosto fino al dicembre 1873 fu di stazione in Spagna a Cartagena, occupata dai federalisti, recandosi il 31 agosto a Escombreras e imbarcando a Cartagena fra il 26 e il 28 novembre 540 profughi, nella maggior parte vecchi, donne e bambini.

Il 15 marzo 1875, al comando del L.T.V. Francesco Ramaroni, fu aggregata alla squadra permanente e il 23 giugno soccorse un legno mercantile, investito fuori Ischia.

Il 4 agosto 1875 passò al comando del L.T.V. Alberto Quigini-Puliga, armata allora con 11 cannoni da 75 libbre B.R..

Dal giugno 1876 al febbraio 1877, comandata dal L.T.V. Eugenio Grandville, fu di stazione a Salonicco al Pireo, a Lemnos, a Volos, a Kavala il 17 giugno 1876, rimpatriando da Zante il 17 febbraio 1877.

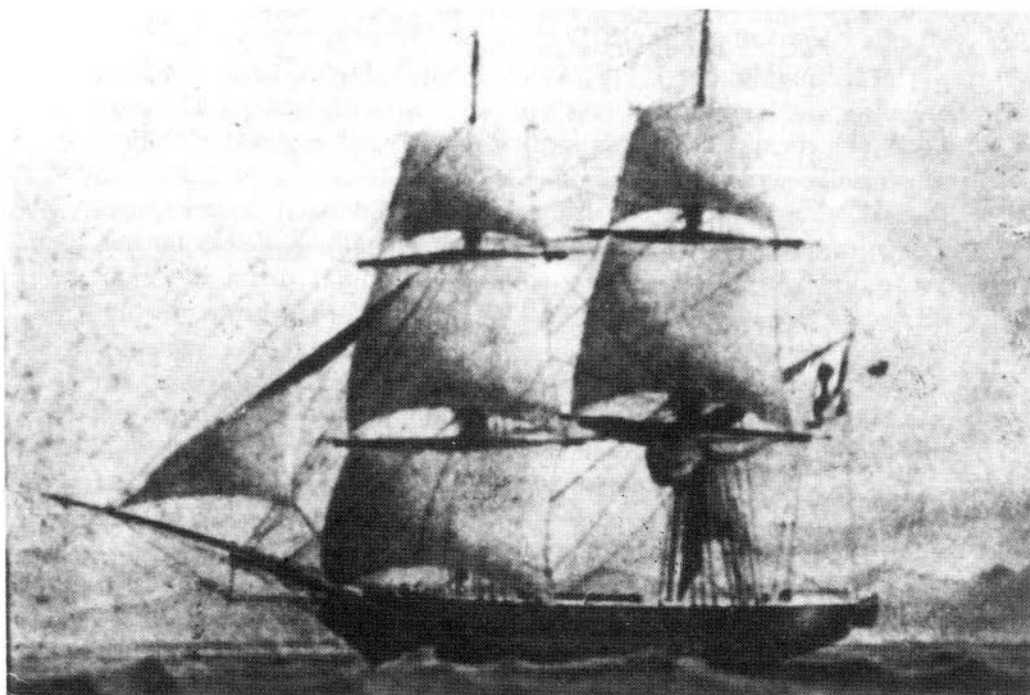
Tornata a Napoli, partì da Baia il 28 gennaio 1878, comandata dal L.T.V. Emanuele de Negri, diretta nuovamente in Levante. A Salonicco dal 1° al 15 marzo, si trasferì quindi al Pireo, nelle isole Jonie e lungo le coste albanesi, ove rimase di stazione fino all'aprile 1878, durante l'insurrezione in Epiro.

Al comando del L.T.V. Montese, il 4 luglio 1878 tornò in Levante, stazionando a Creta per vari mesi. Il 20 ottobre lasciò Suda per recarsi a Makronisi, in soccorso del piroscafo "Panormos" della società «Trinacria», ivi investito, restando sul luogo fino al 1° novembre, per rientrare a La Canea il 3 dicembre.

Durante il 1879 fu di stazione a Palermo e nelle acque della Sicilia, recandosi per tre volte a Malta dai primi del 1880 all'agosto 1881, comandata dal L.T.V. Carlo Marchesi, che imbarcò il 18 novembre 1880.

Rientrata a La Spezia alla fine di agosto 1881, fu disarmata il 1° settembre, per essere radiata dai quadri del naviglio armato dello Stato il 5 gennaio 1882.

Il suo scafo venne rimorchiato nel 1894 a Taranto dalla "Terribile" e ivi usato come deposito galleggiante, fino al settembre 1896.



Brigantino "AZZARDOSO"
(coll. Aldo Fraccaroli)

Brigantino "AZZARDOSO"

Varato nel cantiere della Foce nel 1847

Dislocamento: 400 tonn.

Scafo in legno con carena ramata

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: VIII obici da 16 libbre F.L.

Il 27 maggio 1847, al comando del 1° pilota Carminati, lasciò Genova con le fregate "San Michele" e "Beroldo", per andare a caricare artiglierie in Svezia. Dopo aver poggiato a Malaga per forza di tempo, fece scalo a Tetuan e il 27 luglio arrivò a Copenhagen. Il 30 proseguì per Stoccolma, dandovi fondo il 3 agosto e il 9 si recò a Braviken per imbarcare i cannoni.

Fino al 1855 venne adibito a trasporti militari con la Sardegna, armato in gabarra.

Partito da Genova il 21 giugno 1855 per la Crimea, a rimorchio della pirocorvetta "Malfatano", comandato dal 1° pilota Brun, fece scalo a Cagliari il 25 giugno, a Malta il 27, a Milo il 2 luglio, a Costantinopoli l'11 luglio, arrivando a Balaklava il 20 luglio, a rimorchio della pirofregata "Carlo Alberto". Rientrò nel Bosforo a Istenia il 7 agosto.

Lasciò Genova il 15 giugno 1859, attrezzato a nave ospedale, al seguito della divisione agli ordini del C.V. Tholosano di Valgrisanche, inviata in Adriatico per operarvi con la squadra francese del V.A. Romain Desfossés. A Messina dal 22 al 25 giugno, ancorò al largo di Antivari il 28 restandovi fino al 22 luglio per fare ritorno a Genova il 28.

Il 23 giugno 1860 fu inviata a Palermo con viveri e materiali per la squadra di operazioni agli ordini del C.A. Carlo Pellicioni di Persano. Il 12 agosto 1860 ancorò in rada Ganzirri, davanti a Messina.

Partito da Genova al comando del 1° pilota Lorenzo Canessa, il 16 settembre 1860 sostò a Sinigaglia e il 18 mattina ancorò a quattro miglia da Ancona, a rimorchio del "Tanaro", per sbarcarvi una parte del parco d'assedio e munizioni per le truppe del Generale Cialdini, impegnate nell'assedio di Ancona stessa. Trasferitosi a Manfredonia con truppe, tornò ad Ancona il 10 ottobre a rimorchio del "Tanaro".

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato brigantino a vela.

Il 17 settembre 1861 fu inviato a Napoli, con truppe e materiali per la squadra.

Dal 24 gennaio al 9 giugno 1863 fu destinato al trasporto di materiali fra Genova e La Spezia che lasciò l'11 giugno per recarsi a La Seyne con dotazioni per la pirofregata "Maria Pia" in allestimento in quel cantiere navale.

Tornato a Genova, partì il 3 agosto per Bari e Ancona, da dove partì il 28 con legname per Genova, ove dette fondo in darsena il 14 settembre. Partito il 24 ottobre si recò nuovamente a La Seyne con dotazioni per la pirofregata "San Martino". Rientrando a Genova il 2 novembre passò al comando del L.T.V. Pietro Zicavo dal 10 dicembre 1863.

In disarmo dal 1° gennaio 1864, si trasferì a La Spezia dal 15 al 23 gennaio 1864, rientrando a Genova, per essere radiato dai quadri del naviglio dello Stato con R.D. 20 marzo 1865, n. 2218.

Il suo scafo fu venduto a Genova per demolizione il 17 maggio 1865.

Fregata a vela "BEROLDO"

Varata nel cantiere della Foce il 5 novembre 1827

Dislocamento: 1.510 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 47,10 × 12,60

Due ponti

Due batterie una coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXVI cannoni da 24 libbre F.L.

IV obici da 60 libbre F.L. in batteria

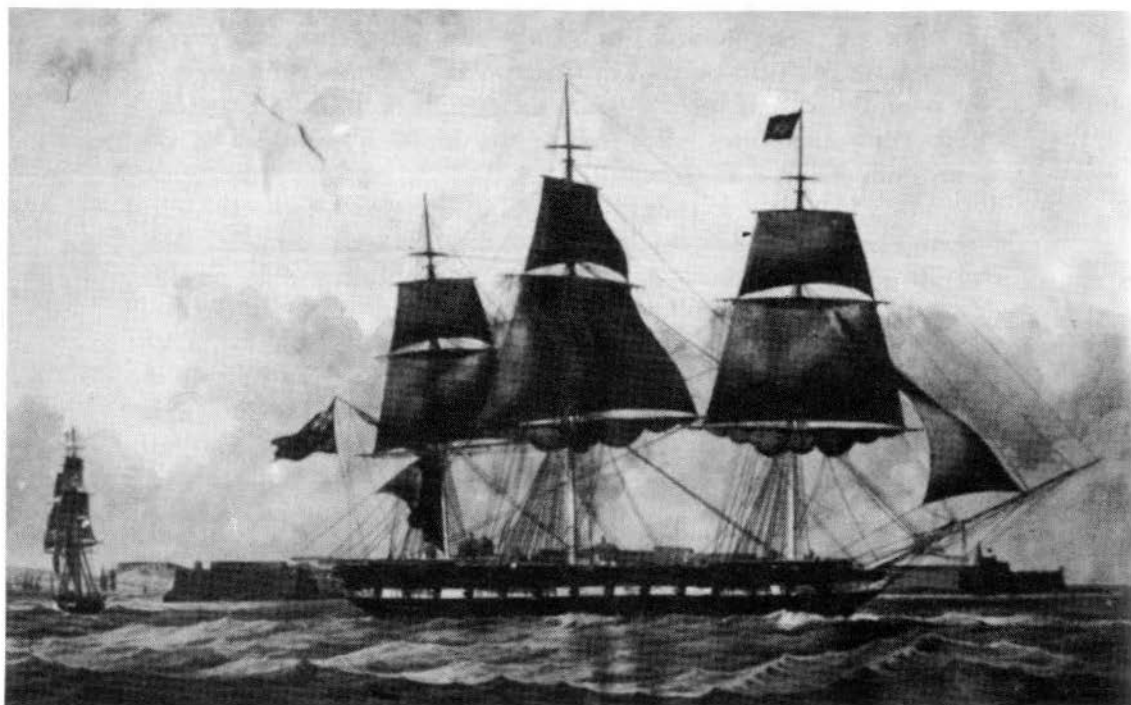
XX carronate da 30 libbre F.L. in coperta

Il 12 maggio 1829 lasciò Genova di scorta alla fregata "Maria Teresa" che accompagnava il re Carlo Felice e la Regina Maria Cristina a Napoli, ove si trattenne fino al 13 luglio.

Il 17 marzo 1831, al comando del C.V. in 2^a Giorgio de Viry, fu inviata in servizio di vigilanza foranea attorno all'isola di Capraia, lungo le coste del litorale toscano e nelle acque della Corsica, per impedire eventuali sbarchi di fuorusciti. Fermati per controllo i legni mercantili francesi "Rose" e "Divine Providence", raggiunse Livorno il 1° aprile rientrando a Genova il 15. Dal 29 maggio al 27 luglio effettuò poi una breve campagna d'istruzione nell'alto Tirreno.

Il 19 marzo 1833, al comando del C.V. in 2^a Tito Olzati, partì da Genova con le fregate "Euridice" e "Regina", e la corvetta "Tritone" per un'azione dimostrativa contro il Bey di Tunisi. Fatto scalo a Vado dal 20 al 21 per imbarcarvi un distaccamento di Cacciatori Franchi, arrivò in rada Fornelli, all'Asinara, il 23, partendo il 25. Dato fondo il 30 marzo davanti a Tunisi, si unì alla squadra napoletana comandata dal C.V. Marino Caracciolo, iniziando il 19 aprile il bombardamento delle postazioni del porto e lo sbarco delle truppe. Ultimata la missione il 13 maggio, sostò a Cagliari dal 20 al 25, facendo ritorno a Genova il 1° giugno 1833.

Il 9 maggio 1834 lasciò nuovamente Genova, al comando dello stesso Olzati, per accompagnare a Napoli di Romania, l'attuale Nauplia, il conte Negri, incaricato di affari del Re di Sardegna presso il Re dei Greci. Arrivata a destinazione il 1° giugno, proseguì l'11 per Sira, ove si trattenne dal 14 al 18 giugno, dando



La fregata "BEROLDO"
(Museo navale di Pegli)

fondo a Tripoli dil Barberia il 27. Partita il 28 per Tunisi, vi si trattenne dal 3 al 13 luglio, raggiunse Gibilterra il 22 e vi sostò fino al 5 agosto, trasferendosi nello stesso giorno a Tangeri. Partita il 6 agosto, rientrò a La Spezia il 23 e il 6 settembre 1834 a Genova, ove fu disarmata.

Lasciò Genova il 23 dicembre 1835 sempre al comando dell'Olzati, con la squadra di evoluzione agli ordini del C.A. conte Serra, formata dalle fregate "Carlo Felice", "Euridice", "Regina" e "des Geneys", dalla corvetta "Aurora" e dal brick "Nereide". Sostò a Livorno dal 28 dicembre 1835 al 9 gennaio 1836, proseguì quindi per Napoli, sostandovi dal 28 gennaio al 21 febbraio, per la nascita del principe ereditario Francesco duca di Calabria e poi per la morte della regina Maria Cristina, avvenuta il 31 gennaio. Da Napoli si recò a Malta dal 26 febbraio al 5 marzo, dirigendo quindi per La Spezia, ove dette fondo il 9 marzo, per fare ritorno a Genova il 10 e disarmare.

Il 2 giugno 1837 partì nuovamente da Genova, al comando del C.V. in 2^a conte Albini, per accompagnare a Napoli la principessa Maria Filiberta di Savoia Carignano, promessa sposa al conte di Siracusa, fratello del re Ferdinando II di Borbone. Giunta a Napoli il 16 giugno partì il 20, tornando il 28 a La Spezia, per rientrare a Genova il 22 luglio 1837.

L'11 giugno 1840, al comando del C.V. Luigi Courtois d'Arcollières, lasciò Genova per una campagna d'istruzione con gli aspiranti G.M. e gli allievi della R. Scuola di Marina. A Cagliari dal 21 al 23 giugno, nel Golfo Palmas dal 27 giugno al 1^o luglio, per manovre ed esercitazioni a fuoco, a Mezzo Schifo dal 13 al 20, fece ritorno a Genova il 25. Mise di nuovo alla vela il 28 diretta all'Asinara dal 4 al 5 agosto, ad Ajaccio dal 7 al 10, nel Golfo di San Fiorenzo dal 12 al 14, a Villafranca dal 17 al 22, in rada a Hyères il 24 e il 25 agosto, a Tolone dal 26 al 31, a Marsiglia nello stesso giorno fino al 7 settembre e infine a La Spezia il 14 e a Genova il 22 settembre 1840.

Il 27 maggio 1847, al comando del C.V. in 2^a G.B. Millelire, lasciò Genova con la "San Michele" e l'"Azzardoso", diretta al Nord Europa. Dopo aver poggiato a Malaga per forza di tempo ed aver fatto scalo a Tetuan, il 27 luglio ancorò in rada a Copenhagen, sostandovi fino al 30. Proseguì quindi per Stoccolma, ove dette fondo il 2 agosto, dopo essere stata rimorchiata dal vapore della Real Marina svedese "Gylfe" da Landsort, a circa 20 miglia dal porto.

Le accoglienze nella capitale svedese furono molto cordiali e il comandante Millelire ebbe l'onore di una visita del Re Oscar I Bernadotte.

Il 26 aprile 1848, comandata dal C.F. Maurizio Antonio di Villarey, partì da Genova con la squadra agli ordini del C.A. conte Giuseppe Albini, issando per la prima volta il tricolore con lo scudo sabaudo invece dell'azzurro vessillo dei Savoia.

Arrivata a Brindisi il 17 maggio e ad Ancona il 20, dette fondo il 22 nella laguna di Sacca di Piave. Il 24 ancorò davanti a Trieste, trasferendosi il 25 al largo di Pirano, il 4 giugno a Capodistria e infine il 7 davanti a Trieste per il blocco di quel porto. Tornata il 14 agosto al largo di Malamocco, il 10 settembre si trasferì ad Ancona, per fare ritorno davanti a Venezia il 28 ottobre a metà novembre e una seconda volta dal 15 al 22 dicembre. Recatasi infine ad Ancona, vi rimase inattiva fino all'aprile del 1849. Imbarcate il 7 aprile a Venezia le truppe sarde che lasciavano la Lombardia dopo la sconfitta di Novara, fece ritorno a Genova ai primi di maggio 1849.

Nel 1854 venne trasformata in nave trasporto, armata con IV cannoni da 80 libbre F.L. e l'11 aprile 1855, comandata dal C.F. Michelotti, partì da Genova «in gabarra», diretta nelle acque del Mar Nero, con base a Istenia e a Beikos, nel Bosforo, nave deposito viveri e materiali per il Corpo di spedizione sardo in Crimea.

Tornò a Costantinopoli nel marzo 1856 e successivamente il 3 maggio 1856, proveniente da Genova, ove rientrò il 14 luglio con truppe sarde che rimpatriavano.

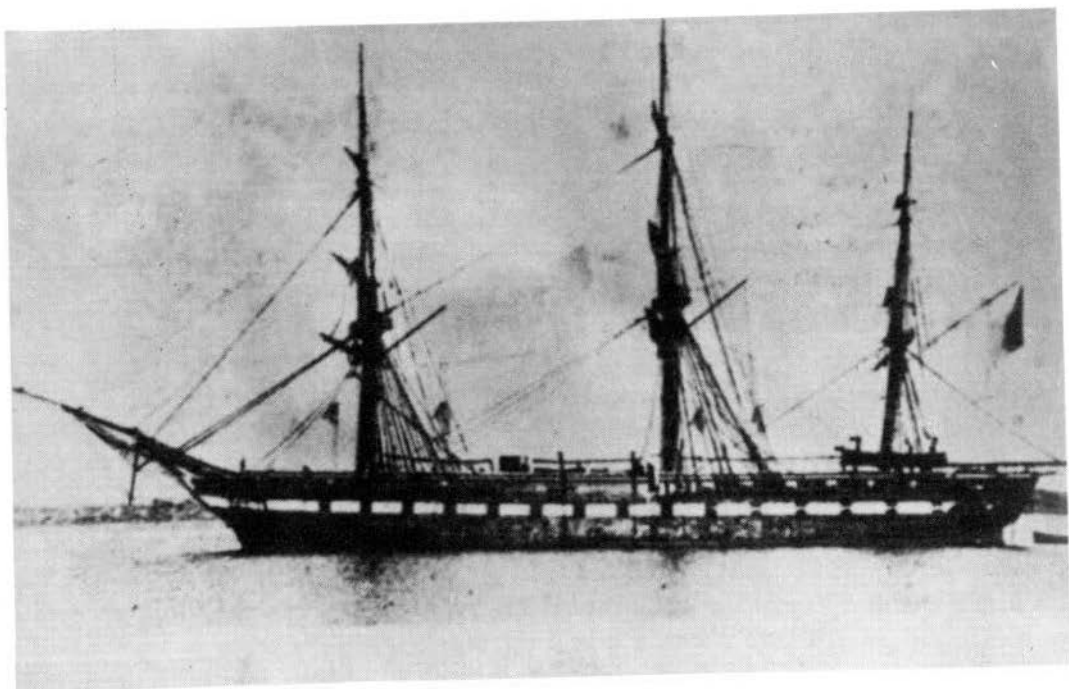
Il 23 settembre 1856, al comando del C.F. Eugenio de Viry, lasciò Genova per un lungo viaggio nelle Indie orientali, recandosi a Moulmein per caricarvi legno teak. Fu la prima nave da guerra sarda che oltrepassò il Capo di Buona Speranza. Il 24 novembre 1857, in viaggio di ritorno, subì gravi avarie all'alberatura per un forte maltempo incontrato nel canale di Mozambico, durante il quale caddero in mare tre gabbieri, salvati a stento da una lancia comandata del L.T.V. Augusto Albini. Fece ritorno a Genova ai primi di febbraio 1858.

Partita il 16 marzo 1859, si recò quindi a Londra per caricarvi le macchine a vapore da installare sulle due pirofregate "Duca di Genova" e "Maria Adelaide" in costruzione nel cantiere della Foce di Genova.

Il 13 settembre 1860, a rimorchio della pirofregata "Ettore Fieramosca" trasportò da Genova a Napoli un contingente di fanteria e cavalleria.

Tornata a Napoli il 15 ottobre 1860, con viveri e materiali per la squadra di operazioni del V.A. Persano, partì il 20 diretta a Genova a rimorchio del "Monzambano".

Il 3 gennaio 1861, mentre era al comando del C.F. Giobattista Arata, investì a Santa Maria del Poggio, presso Cerbione in Corsica, divenendo perdita totale.



La pirofregata "CARLO ALBERTO"
(coll. Aldo Fraccaroli)

Pirofregata "CARLO ALBERTO"

Varata nei cantieri Smith di Newcastle il 23 maggio 1853

Dislocamento: 3.334 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 67,84 × 6,60

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Apparato motore: Penn & Sons 400 cav. nom. con cilindri a foderò

Tre caldaie tubolari - Un fumaio abbattibile

Propulsione a elica

Armamento all'origine: XVI cannoni da 40 libbre F.L.

XIV obici da 20 libbre F.L. in batteria

I cannoni da 80 libbre F.L.

XX obici da 40 libbre F.L. in coperta

II cannoni da 15 libbre B.L. su affusto
(da sbarco)

Stato Maggiore:

1 C.V. comandante, 1 C.F. comandante
in 2^a, 1 L.T.V. al dettaglio, 4 L.T.V., 1
S.T.V., 1 G.M., 1 Pilota, 1 Commissario,
3 Medici, 1 Cappellano, 1 ufficiale Real
Navi

Equipaggio:

511 compreso il distaccamento Real
Navi

Consegnata il 6 dicembre 1853, arrivò a Genova il 14 giugno 1854 al comando del C.V. Baldassarre Galli della Mantica.

Partì da Genova il 24 aprile 1855, al comando del C.V. Augusto Ceva di Noceto, diretta in Crimea, arrivando in rada a Kamiesch il 23 maggio e a Balaklava il 28. Dal 18 al 22 maggio si trasferì al largo di Sebastopoli, sostando a Balaklava fino al 17 settembre, con frequenti spostamenti sul Bosforo, a Beikos, Yenikoi e Istenia, per trasportarvi truppe e imbarcarvi viveri e materiali. Dopo essersi recata nuovamente a Sebastopoli il 9 settembre, lasciò Beikos il 25 ottobre 1855, sostò a Messina dal 30 ottobre al 3 novembre e rientrò a Genova il 6 novembre 1855.

In disarmo dal 7 dicembre 1855, fu riarmata il 6 febbraio 1856 al comando del C.V. Federico Martini. Partì da Genova il

29 febbraio avendo a bordo di passaggio il Generale Alfonso Ferrero della Marmora, diretto a Costantinopoli. Dopo essersi rifornita di carbone a Milo il 9 marzo, ancorò sul Bosforo il 13, trasferendosi poi a Beikos, ove il 12 aprile inviò metà dell'equipaggio a terra per l'opera di estinzione di un incendio scoppiato nell'ospedale di Yenikoi.

Partita il 23 aprile per Balaklava e Kamiesch, vi dette fondo il 26. Imbarcati il 2° battaglione Savoia, un battaglione bersaglieri e la 2° compagnia artiglieria, che rimpatriavano, il 29 marzo 1856 lasciò Kamiesch per Beikos, ove il 3 maggio tornò al comando del C.V. Ceva di Noceto, arrivato con la "Governo-
lo".

Il 5 maggio 1856 partì da Beikos diretta a Milo per farvi carbone, arrivando il 13 maggio a La Spezia, ove, dopo la quarantena al Varignano, sbarcò le truppe trasferendosi a Genova il 16 maggio.

Partì da Genova il 25 maggio 1856, armata «in gabarra», al comando del C.V. Incisa, diretta per la terza volta in Crimea. Dopo aver fatto sosta a Messina il 28 per la provvista di acqua e il 1° giugno a Milo per carbonare, dette fondo il 3 giugno a Costantinopoli e il 4 a Beikos, che lasciò l'8 per Balaklava. All'uscita dal Bosforo entrò in collisione col piroscafo inglese "Candia", riportando lievi danni al bompresso e al tagliamare. Arrivata il 10 a Balaklava, vi imbarcò 10 suore, 58 ufficiali e 792 uomini di truppa del 18° fanteria, della 5° compagnia genio, delle sussistenze, del treno e dei carabinieri. Il 14 giugno lasciò Balaklava per Beikos, trasferendosi il 17 a Istenia da dove partì il 22 giugno 1856, diretta a Milo e a Messina. Arrivata il 29 giugno a La Spezia dopo aver «purgato» la quarantena al Varignano, sbarcò le truppe, trasferendosi a Genova il 1° luglio 1856 per disarmare.

Tornata in armamento il 13 ottobre 1856, al comando del C.V. Orazio di Negro, lasciò Genova il 26 scortata dal "Governo-
lo" per accompagnare a Villafranca l'Imperatrice delle Prussia e il Principe di Carignano rientrando a Genova il 28.

Passata «in commissione», il 3 novembre entrò in darsena, per uscire il 10 ed ormeggiarsi al Molo Vecchio, ove il 15 rese gli onori alla Granduchessa Elena di Russia che imbarcava sulla pirofregata a ruota moscovita "Olaf".

Il 29 dicembre prestò soccorso al brigantino a palo "Alfonso" che arava sulle ancore per forza di vento e di mare, rimor-

chiandolo in porto a Genova, che lasciò il 3 gennaio 1857, per trasportare a Cagliari il 3° reggimento fanteria.

Arrivata il 7 partì il 14 facendo ritorno a Genova. Il 23 si recò a Villafranca, di scorta alla "Governolo" sulla quale era imbarcato il re Vittorio Emanuele II.

Rientrata il 30 a Genova, passò «in commissione» fino al 26 maggio 1857. Il 1° giugno si trasferì a La Spezia disarmando il 3 giugno 1857.

In armamento dal 6 maggio 1858, rientrò a Genova partendo il 9 dicembre per La Spezia con truppe del reggimento Real Navi, facendo ritorno a Genova il 21 febbraio 1859.

Lasciata La Spezia il 15 marzo 1859 al comando del C.V. G.B. Albini, proseguì il 25 aprile per Tolone, ove imbarcò 38 ufficiali e 898 sottufficiali e soldati del Corpo di spedizione francese in Italia, rientrando il 29 a Genova, che lasciò il giorno seguente per Tolone, ove imbarcò altri 31 ufficiali e 735 sottufficiali e soldati, partendo il 1° maggio 1859 per Genova.

Il 4 maggio si recò per la terza volta a Tolone, imbarcando altri 32 ufficiali e 834 sottufficiali e soldati del Corpo di esercito francese comandato dal principe Gerolamo Napoleone; che trasportò il 24 a Livorno, facendo ritorno a Genova il 25.

Il 5 giugno passò al comando del C.V. conte Carlo Pellion di Persano, mentre l'Albini assunse quello della "Vittorio Emanuele". Il 18 giugno partì da Genova diretta in Adriatico con la divisione agli ordini del C.V. barone Edoardo Tholosano di Valgrisanche, della quale facevano parte la "Governolo", la "Malfatano" e l'"Authion". Dopo aver fatto sosta a Messina dal 22 al 25 giugno per rifornirsi di acqua e carbone, dette fondo in rada ad Antivari il 28 giugno. Vi sostò fino al 12 luglio, per recarsi davanti a Cattaro il 13, tornando quindi ad Antivari, per proseguire alla volta di Porto Augusto, nell'isola Lussino, assieme alla squadra francese del V.A. Romain Desfossés. Vi restò fino al 28 luglio, al ritorno attraversò lo Stretto di Messina il 31 e dette fondo a La Spezia il 4 agosto 1859, assieme alla "Vittorio Emanuele" e alle altre unità della divisione. Il 19 settembre si trasferì a Genova, ove il 28 entrò in darsena, disarmando il 30.

Riarmata il 29 gennaio 1860, il 22 marzo passò al comando del C.V. Baldassarre Galli della Mantica e il 27, imbarcati 951 uomini del 10° reggimento «Lombardia», li trasportò a Livorno con la "Vittorio Emanuele" e la "Maria Adelaide".

Partita da Livorno il 28, tornò il 29 a Genova, che lasciò nello stesso giorno per Livorno, ove sostò fino al 1° aprile. Imbarcati 39 ufficiali e 877 uomini del 36° reggimento fanteria, li trasportò a Genova, da dove partì il 15 aprile con senatori e deputati, diretta nuovamente a Livorno, con la "Maria Adelaide". Lasciata Livorno il 2 maggio, si recò con le sole vele a Cagliari, assieme alla "Vittorio Emanuele" e alla "Maria Adelaide".

Dopo aver bordeggiato nelle acque dell'arcipelago toscano, arrivò l'8 maggio a Cagliari, trasferendosi il 10 a Palau, con la "Maria Adelaide". Partita il 5 giugno 1860 per Palermo, vi dette fondo il 6, in rada, per sorvegliare con la "Maria Adelaide", la situazione colà esistente, dopo lo sbarco di Garibaldi a Marsala.

Lasciata Palermo il 14 giugno, diresse per Levanzo e Favignana, dando fondo il 16 fuori Marsala, per rientrare a Palermo il 17.

Partita il 18 luglio per Patti e Milazzo, restò in rada in quest'ultimo porto fino al 20, facendo quindi ritorno a Palermo.

Il 24 tornò a Milazzo, con la "Vittorio Emanuele" e la "Maria Adelaide", per far ritorno a Palermo il 28. Il 2 agosto 1860 si recò a Cefalù, con l'"Authion", tornando nello stesso giorno a Palermo.

Partita il 4 agosto, andò ad ancorare fuori Messina, che lasciò il 16 per Milazzo, facendo ritorno a Palermo il giorno seguente.

Il 20 agosto, lasciata Messina, costeggiò lungo il litorale calabro fino a Melito di Portosalvo, ove inviò a terra un canotto col comandante Galli della Mantica, il L.T.V. di Negro e un 1° nocchiere, per riconoscere lo stato in cui si trovava il "Torino", investito in quei paraggi e poi incendiato dai borbonici.

Rientrata il 21 in rada a Messina, partì il 23 agosto alla volta di Napoli, ove dette fondo in rada al mattino del 23, assieme alla "Maria Adelaide", alla "Costituzione", alla "Governo" e al "Tanaro". Il 3 settembre 1860 sbarcò il cannone da 80 F.L. imbarcandone uno da 80 F.R. Il 4 settembre entrò in porto ancorando il 6 sera nella darsena militare.

A pag. 90 del Giornale ufficiale di bordo di giovedì 6 settembre 1860 si legge: ... alle 7^{1/2} parte un vapore dalla darsena con S.M. il Re di Napoli e verso le 9^{3/4} parte un vapore spagnolo ... A pag. 91 dello stesso giornale ufficiale di bordo del giorno seguente si legge: ... Al tramonto tutti i legni da guerra e i

forti napoletani ammainano la bandiera borbonica, alzano le gloriose insegne dei Savoia e le salutano con 21 colpi di cannone ...

L'8 settembre 1860 tornò ad ancorare in rada, partendo l'11 alla volta di Messina, con la "Maria Adelaide", la "Costituzione" e il "Sirena" della Marina napoletana. Il 12 uscì dallo Stretto e il 14, dopo la capitolazione della Cittadella di Messina, diresse verso Ancona, con la "Maria Adelaide", nave ammiraglia della squadra di operazioni agli ordini del C.A. Carlo Pellion di Persano, la "Vittorio Emanuele", la "Governo", la "Costituzione" e il "Monzambano". Il 16 settembre, al largo di Fano, partecipò alla riunione della squadra agli ordini del C.A. Persano, dando fondo al largo di Sinigaglia il 17. Il 22 mattina, salpate le ancore, andò a prender posizione di combattimento al largo di Ancona, sotto i forti di Monte Pulito e del Gardetto, colpita durante l'azione da un proiettile da 36 al bagnasciuga.

Il 23 settembre 1860, dopo la notificazione del blocco, aprì il fuoco, cessandolo verso le ore 9.00, per poi riprenderlo fino a mezzogiorno. Continuò l'azione di fuoco il 23 fino alle ore 15.00 colpita nuovamente all'albero di mezzana. Il cannoneggiamento proseguì fino alla sera del 26 e venne ripreso intensamente verso le ore 15.00 del 28, contro le batterie dei Cappuccini e del porto, finché queste, verso le ore 18, alzarono la bandiera bianca e il Maggiore Mauri dell'esercito pontificio si recò a bordo, come parlamentario.

Durante tutte le azioni di fuoco vennero sparati dalla "Carlo Alberto" 2.376 colpi, ricevendone una quarantina, dei quali 34 nello scafo.

Alle ore 8.00 del 29 settembre 1860 la Cittadella issò la bandiera tricolore Sabauda, salutata con 21 colpi di cannone.

Entrata in porto ad Ancona il 4 ottobre, partì il 9 con la "Vittorio Emanuele" e la "Costituzione", diretta a vela per Brindisi, ove dette fondo l'11, proseguendo il 13 per Reggio Calabria e per Napoli, ove dette fondo il 16.

Nella notte del 27 ottobre 1860, per ordine del C.A. Albini, lasciò Napoli con la "Vittorio Emanuele", la "Governo", l'"Ettore Fieramosca", il "Cambria" e la cannoniera "Veloce", in due colonne, diretta alle foci del Volturno e poi in rada a Mola di Gaeta, dove dette fondo il 27, trasferendosi nella notte del 29 alle foci del Garigliano, in difesa della testa di ponte

delle truppe sarde impegnate contro quelle borboniche. Il 2 novembre iniziò il fuoco dei cannoni di batteria contro gli avamposti napoletani, inviando a terra un canotto, per collaborare alla costruzione del ponte di barche alle foci del fiume stesso. Il 3 mattina si trasferì davanti a Mola di Gaeta, assieme alla "Governolo" e al "Tripoli", facendo fuoco contro le truppe napoletane, bersagliata a sua volta dalle batterie costiere, che provocarono danni al pennone di gabbia e all'opera morta, fra due portelli di coperta. Al mattino del 5 lasciò Mola di Gaeta, rientrando in giornata a Napoli, da dove partì il 26 novembre per Palermo, tornando a Napoli il 5 dicembre, per passare al comando del C.V. Antonio Millelire, essendo stato promosso C.A. il Galli della Mantica.

Il 26 dicembre 1860 lasciò Napoli per tornare ad ancorare in rada a Mola di Gaeta, ove imbarcò circa 600 prigionieri dell'esercito napoletano, che trasportò a Napoli, da dove partì nuovamente il 31 dicembre per ancorare una terza volta fuori Mola di Gaeta.

Scaduto l'armistizio sottoscritto il 9 gennaio 1861 fra il Generale Cialdini dell'esercito sardo e il Generale Ritucci di quello borbonico e partita il 19 gennaio da Gaeta la squadra francese, il 22 gennaio 1861 lasciò l'ancoraggio davanti a Mola di Gaeta, recandosi davanti a Gaeta con la "Maria Adelaide" e le altre unità della squadra di operazioni, ancorando a circa 750 metri dalle batterie dell'imboccatura del porto e aprendo il fuoco contro di esse. Verso le 13,30 si portò a 900 metri dal Capo della Fortezza, riprendendo il fuoco a volontà fino alle 17,30, sparando 1.062 colpi: 162 a granata con i pezzi da 20, 320 a granata con i pezzi da 40, 194 a palla con i pezzi da 20 e 386 a palla con i pezzi da 40, ricevendo un colpo sul cannone di poppa, lato dritto, un colpo al centro, due colpi a granata su uno dei canotti e un colpo a sinistra sotto l'albero di maestra.

Il 23 mattina tornò ad ancorare davanti a Mola di Gaeta che lasciò il 4 febbraio per andare a dar fondo a circa 3.000 m. dalla batteria dello Stendardo di Gaeta, che rispose con violenza alla sua azione di fuoco. Salpate le ancore proseguì fino a Sperlonga, Terracina e Monte Circello, tornando in serata ad ancorare a poche miglia dalla Torre di Orlando. Il 6 febbraio si recò nuovamente lungo la costa fino a Monte Circello, rientrando a Mola di Gaeta alla sera dell'8 febbraio 1861.

Il 12 mattina, uscita da Mola di Gaeta, andò alla fonda davanti a Gaeta eseguendo quattro bordate e rientrando in serata a Mola di Gaeta. Il 14 tornò di nuovo alla fonda davanti a Gaeta e a pag. 67 del Giornale ufficiale di bordo di quel giorno si legge: «Dalle ore 8 alle ore 12: La "Mouette" lascia la rada di Gaeta avendo a bordo S.M. Francesco II e il suo seguito, che viene salutato dalla batteria dello Stendardo. Alle ore 11^{1/2} la Torre di Orlando inalbera la bandiera nazionale ...».

Il 15 mattina andò ad ancorare a Borgo di Gaeta per imbarcare prigionieri dell'esercito borbonico, che trasportò a Ponzà il giorno 16, rientrando a Borgo di Gaeta nello stesso giorno. Il 24 febbraio, imbarcato il 4° battaglione bersaglieri lasciò il Borgo di Gaeta, diretta a Messina. Incontrato forte maltempo fu costretta a poggiare a Baia e poi a tornare indietro, ancorando nuovamente a Gaeta, assieme alla "Vittorio Emanuele". Lasciata Gaeta al mattino del 1° marzo a rimorchio dell'"Aithion" e poi con le proprie macchine, dette fondo il 2 marzo a S. Salvatore dei Greci, fuori Messina, sbarcando le truppe in rada Contessa e andando poi alla fonda a Reggio. L'8 marzo ancorò in rada Pace, alle Grotte, a circa 3.000 metri dal forte Blasco della Cittadella di Messina, iniziando il fuoco verso le ore 18, col suo pezzo da 80 rigato Bleckney, fino alle 21.

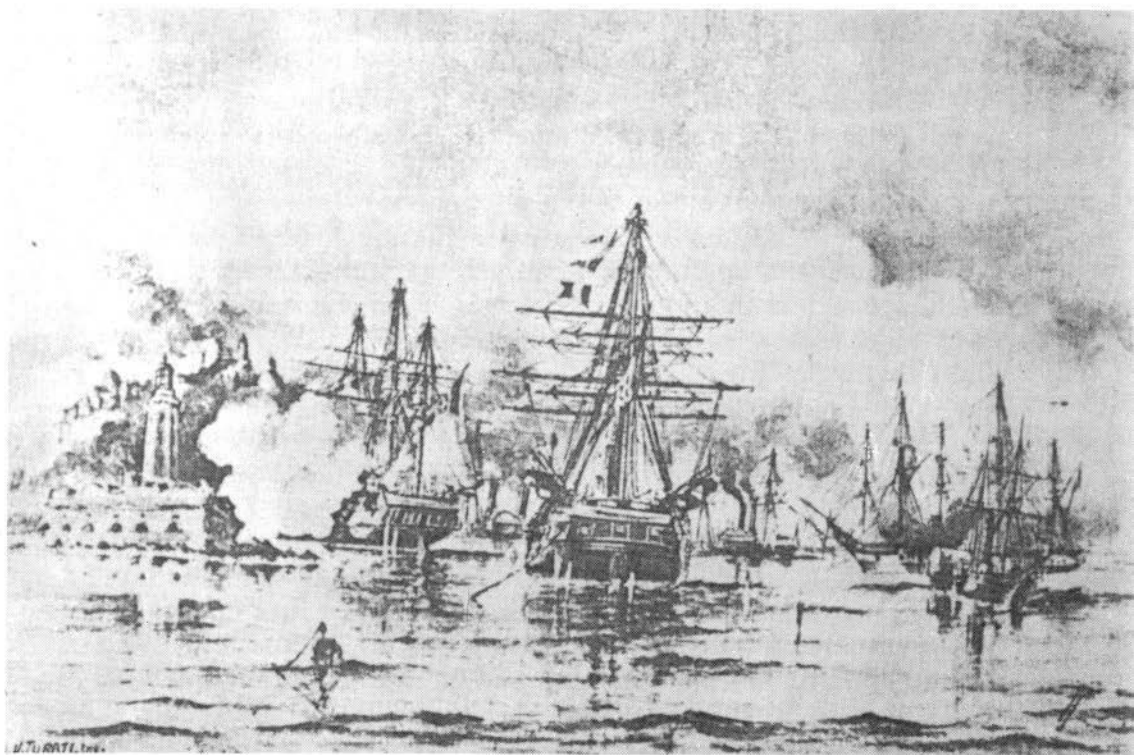
Il 12 marzo 1881 bordeggiò davanti a Contessa fino alla Lanterna del Faro, dando fondo in avamposto a Messina. Il 13 mattina alzò il piccolo pavese per la resa della Cittadella entrando in porto a Messina il 14 mattina.

Il 17 marzo, imbarcato il 12° battaglione bersaglieri e un battaglione del 9° reggimento brigata «Regina», lasciò Messina, rimorchiando la cannoniera "Vinzaglio", diretta a Napoli, ove dette fondo all'alba del 19.

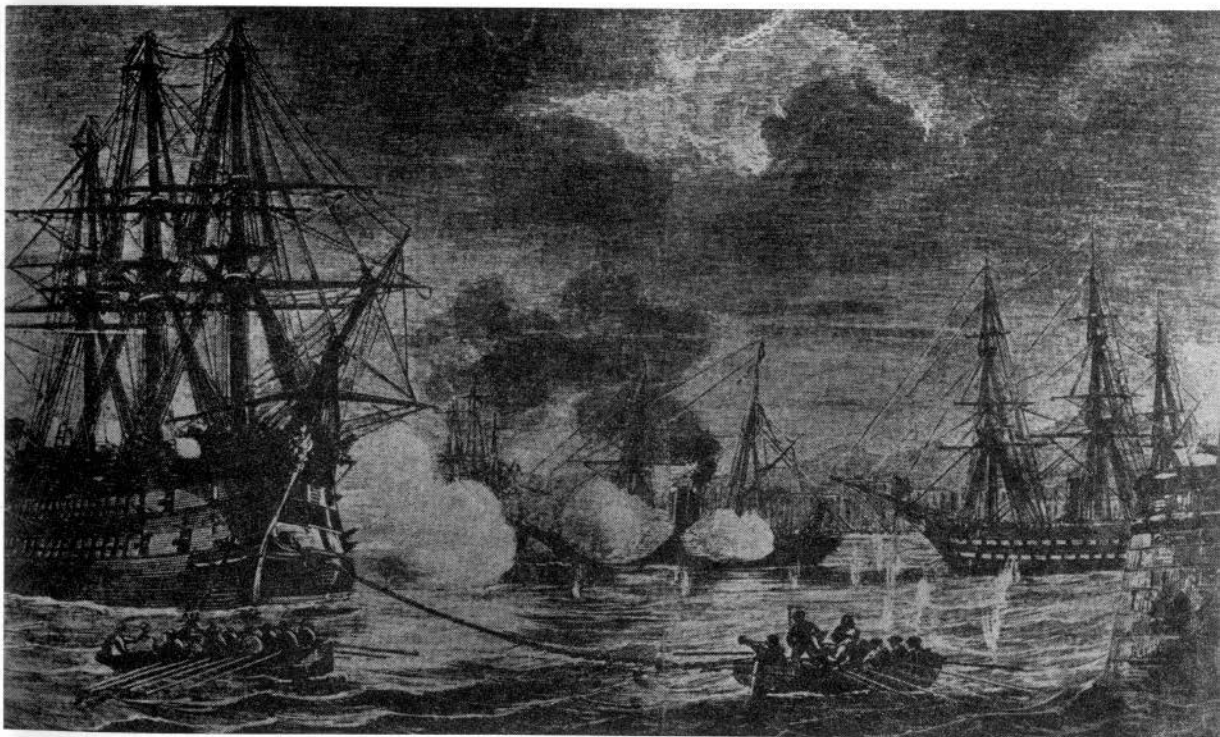
Lasciata Napoli il 22 proseguì per Genova, ove ancorò il 24 marzo 1861 al Molo Vecchio, disarmando il 28 dello stesso mese.

In commissione dal 5 novembre 1862, il 18 imbarcò il suo nuovo armamento di VIII cannoni da 160 libbre F.R., X cannoni da 200 libbre F.L. in batteria, XXXII cannoni da 160 libbre F.L. in coperta e IV cannoni da 80 libbre B.R. su affusto. Il 28 novembre e il 6 dicembre 1862 eseguì le prove in mare e il 23 gennaio 1863 si recò fino a Voltri e a Portofino per le prove di macchina, rientrando in serata a Genova, per riarmare il 1° febbraio 1863 al comando del C.V. Alessandro Wright.

Il 1° marzo 1863 lasciò Genova diretta a La Spezia, tornan-



Il "VITTORIO EMANUELE" e il "CARLO ALBERTO" all'assedio di Ancona.
(Da un acquerello del marchese Tomaso Pilo capitano di vascello).



La flotta sarda bombarda le batterie della Lanterna di Gaeta
il 22 gennaio 1861.

do il 4 aprile a Genova, da dove partì il 9, di scorta alla "Maria Adelaide" sulla quale aveva preso imbarco il re Vittorio Emanuele II. Dal 10 al 30 aprile sostò a Livorno, facendo ritorno a Genova il 30 sera.

Partita il 26 maggio 1863 si recò ad Agincourt il 28, proseguendo per il golfo di Cagliari, ove rimase alla fonda dal 12 giugno al 2 luglio, per fare ritorno a Genova, che lasciò il 27 per La Spezia.

Il 3 agosto 1863 accompagnò la squadra di evoluzioni fino a Cette e, dopo aver effettuato manovre di tattica navale, il 19 agosto andò ad ancorare a Pula fino al 26. Recatasi quindi a Cagliari, il 2 settembre proseguì per il Golfo Palmas, bordeggiando ed eseguendo altre manovre tattiche. Ancoratasi il 13 settembre a Melodrosia, nel Golfo Palmas, il 18 settembre partì per Lisbona con la squadra agli ordini del C.A. Pompeo Provana del Sabbione, imbarcato sulla "Maria Adelaide". Dopo essere rimasta alla fonda a S. Pedro dal 22 sera al 23 mattina, il 25 settembre 1863 ancorò a Gibilterra, per rifornirsi di acqua e carbone. Il 6 ottobre, assieme alla "Garibaldi" e alla "Regina" si trasferì a Tangeri, che lasciò il 10 per unirsi alla "Vittorio Emanuele" e alla "Maria Adelaide", dando fondo nel Tago, davanti a Lisbona il 12 ottobre. Il 15 inviò a terra una sua comandata per cooperare all'opera di spegnimento di un incendio scoppiato in città. Dopo i festeggiamenti per la nascita del primogenito della Regina Maria Pia, il 20 ottobre 1863 lasciò l'ancoraggio di Lisbona con la squadra. Sostò a Gibilterra dal 22 al 24, ancorò nel Golfo Palmas il 29, a Cagliari il 30 e il 1° novembre rientrò a Napoli. Dopo essersi trasferita a Baia, si portò a Napoli il 16 novembre per rendere gli onori al Sovrano, che, imbarcato sulla "Governolo", passò in rivista la squadra recandosi poi a bordo della "Maria Adelaide".

Partita da Napoli il 19 novembre, rimorchiò il "Daino" a La Spezia, ove ancorò il 21 mattina. Tornata a Genova, il 24 dicembre si trasferì nuovamente a La Spezia, per andare in bacino. Il 12 gennaio 1864 infine rientrò a Genova, ove fu sottoposta a lavori.

Il 4 luglio 1864 lasciò Genova al comando del C.V. Wright diretta a Cagliari dal 15 al 17 e poi a Tunisi, ove rimase di stazione dal 19 luglio al 23 settembre, data la grave situazione politica in quella Reggenza. Partita da Tunisi, sostò a Cagliari dal 27 settembre al 4 ottobre, a Palermo dall'8 al 17 ottobre, per rientrare a Napoli il 20, disarmando il 12 novembre 1864.

In bacino a Genova dal 1° al 12 febbraio 1865, poi a La Spe-

zia dal 25 luglio, in disponibilità, al comando del C.F. Antonio Sery, e poi del C.F. Corrado Yauch, fu riarmata il 17 maggio 1866, al comando del C.V. Carlo Pucci, aggregata alla squadra sussidiaria del V.A. G.B. Albini.

Ai primi di giugno lasciò Genova, diretta a La Spezia e poi a Brindisi da dove il 18 luglio raggiunse la squadra nelle acque di Lissa, prendendo parte il 19 all'azione di fuoco contro le batterie di porto Comisa (Lissa).

Il 20 luglio 1866 fu presente allo scontro con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, senza prendervi parte attiva.

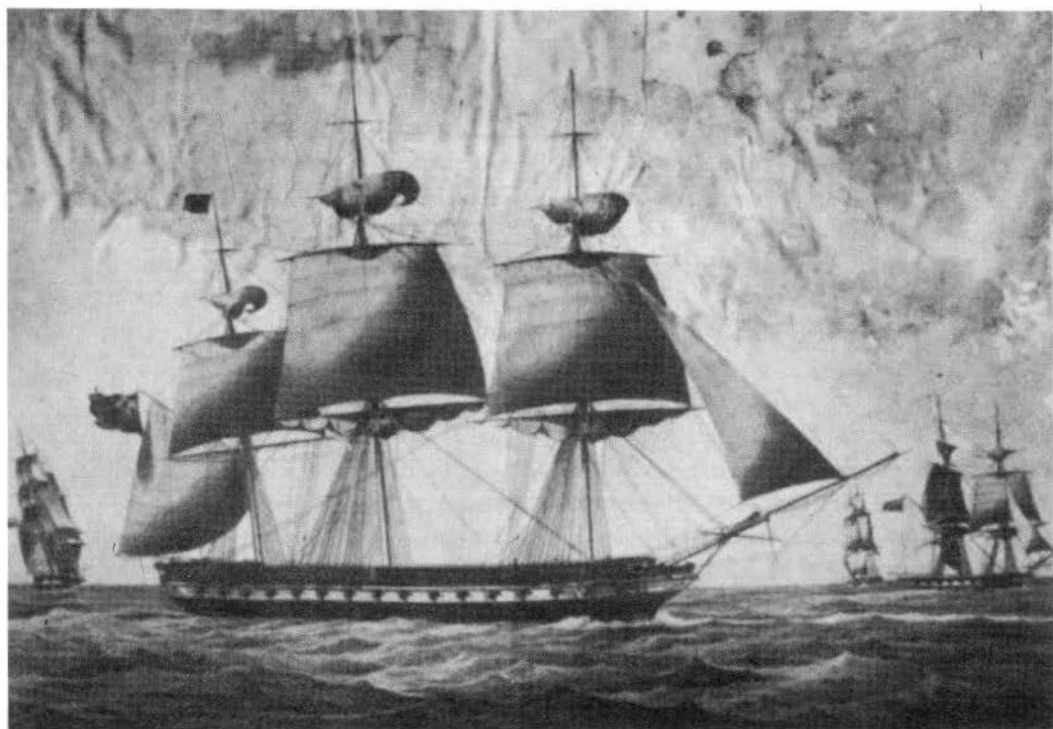
Ad Ancona dal 21 luglio al 13 agosto si recò poi a Taranto in formazione con la "Maria Adelaide", la "Duca di Genova", la "Gaeta" e la "Principe Umberto". Arrivata a Taranto il 16 agosto, ne uscì il 24 e il 25 per esercitazioni. Il 17 settembre si recò a Palermo con la divisione agli ordini del C.A. Augusto Riboty, dandovi fondo il 19 e inviando subito a terra una compagnia di fanteria di Marina, per cooperare a sedare i gravi moti sediziosi scoppiati in città.

Durante le operazioni di repressione, ebbe un morto e tre feriti. Si trattenne a Palermo fino al 23 settembre, recandosi poi il 24 a Trapani, il 25 a Girgenti, di nuovo a Trapani dal 26 al 28 effettuando una breve crociera di sorveglianza fino ad Alicata. Partita il 4 ottobre da Trapani, rientrò il 6 a Genova, disarmando il 15 ottobre 1866.

Riarmata il 3 ottobre 1868, al comando del C.V. Luigi Figari, lasciò Genova il 12 diretta in Spagna, ove era necessaria la presenza di un'unità da guerra a protezione dei connazionali durante i moti rivoluzionari colà in atto, contro la Regina Isabella II. Dopo aver fatto sosta a Barcellona dal 13 al 15 ottobre, dette fondo il 17 in rada Escombreras a Cartagena, restandovi fino al 28. Proseguì quindi a vela per Gibilterra dal 30 ottobre al 5 novembre ancorando nello stesso giorno a Cadice. Vi si trattenne fino al 1° gennaio 1869, per trasferirsi a Malaga e quindi il 3 a Gibilterra per rifornirsi di carbone. Il 5 tornò ad ancorare a Cadice, restandovi fino al 17 febbraio.

Lasciata Cadice, fermò a Cartagena dal 20 al 21, ad Almoneyra il 23, per essere di ritorno a Genova il 28 febbraio 1869. Il 1° marzo proseguì per La Spezia fino al 5 ed infine arrivò a Napoli l'8 marzo, disarmando il 15 marzo 1869.

Radiata dai quadri del naviglio dello Stato con R.D. 1° agosto 1869, n. 5213, fu demolita a La Spezia nel 1876.



La fregata "CARLO FELICE"

Fregata "CARLO FELICE"

Varata nel cantiere della Foce il 24 giugno 1829

Dislocamento: 1.440 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 44,10 × 11,70

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXVI cannoni da 18 libbre F.L.

VI obici da 30 libbre F.L. in batteria

XXVI carronate da 24 libbre F.L. in coperta

Il 6 marzo 1830 imbarcò a Nizza il Re Carlo Felice e la Regina, diretti a Genova, ma la partenza fu ritardata dal forte maltempo.

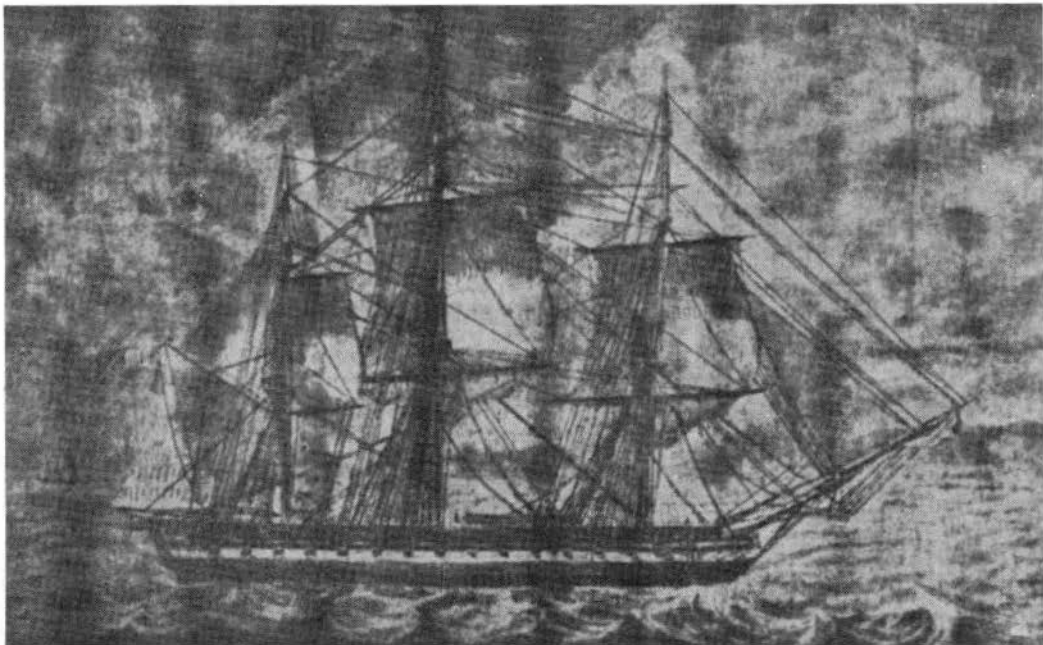
Il 5 maggio dello stesso anno lasciò Genova con la squadra agli ordini del C.A. Ricca di Castelvechio, diretta a Tunisi per un'azione dimostrativa contro il Bey di quella Reggenza. Arrivata a destinazione il 17 maggio, vi restò sino alla fine del mese, rientrando a Genova il 2 giugno 1830.

Il 21 giugno 1831, al comando del C.V. in 2^a Luigi Serra, partì da Genova con la fregata "Euridice" per accompagnare a Napoli la Regina Maria Cristina vedova di Carlo Felice. Arrivata il 27 giugno, restò in porto a Napoli fino al 12 luglio, per fare ritorno a Genova il 17 dello stesso mese.

Il 3 dicembre 1831 ricevette a bordo la Regina Maria Teresa, che accompagnò per una breve crociera nel golfo di Genova.

Il 23 giugno 1832, al comando del C.V. in 2^a Giorgio de Viry, avendo a bordo il V.A. Ricca di Castelvechio, mise alla vela diretta a Napoli, assieme alla "Euridice". Arrivata il 29 giugno, si trattenne in porto fino al 12 luglio, e, imbarcata la Regina Maria Cristina, rientrò a Genova il 20 luglio 1832.

Il 26 novembre 1832, ancora al comando del conte de Viry, scortò da Genova a Napoli la fregata napoletana "Regina Isabella" sulla quale avevano preso imbarco il re Ferdinando II di Borbone e la sua sposa Maria Cristina di Savoia. Arrivata a Napoli il 30 novembre, partì il 15 dicembre, facendo ritorno a La Spezia il 19 e a Genova il 21.



La regia fregata sarda "CARLO FELICE", spedita a capo della squadra sarda
a Tunisi il 5 maggio 1830.

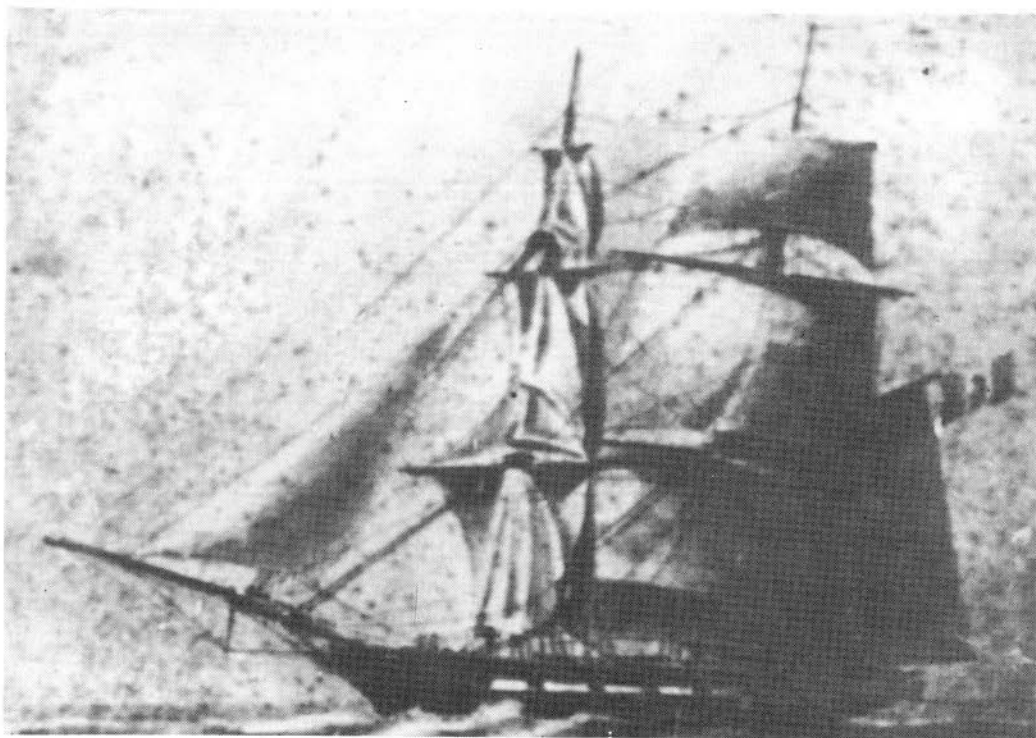
(Litografia Ponthenier, Genova, disegno di Giovannelli; collezione Bertarelli, Milano.)

Lasciò nuovamente Genova il 23 dicembre 1835 con la squadra di evoluzione agli ordini del C.A. conte Luigi Serra, formata dalle fregate "Euridice", "des Geneys", "Beroldo" e "Regina", dalla corvetta "Aurora" e dal brick "Nereide".

Partita da Genova il 23 maggio 1834, al comando del conte Giorgio de Viry, accompagnò a Napoli la Regina Maria Cristina di Borbone, vedova del re Carlo Felice. Arrivata il 30 maggio, lasciò Napoli il 22 giugno, dette fondo nella rada dei Fornelli (Asinara) il 28 giugno, partendo il 7 luglio per Villafranca, ove rimase alla fonda dall'11 al 14 luglio per ritornare a Genova il 16 luglio e disarmare.

A Livorno dal 28 dicembre 1835 al 9 gennaio 1836, a La Spezia dal 13 al 17, proseguì per Napoli ove si trattenne dal 23 gennaio al 21 febbraio per la nascita del principe ereditario Francesco duca di Calabria e per la morte della Regina Maria Cristina, avvenuta il 31 gennaio. Da Napoli, si recò a Malta, standovi dal 26 febbraio al 5 marzo, per far ritorno il 9 marzo 1836 a La Spezia e il 10 a Genova, ove fu disarmata il giorno seguente.

Venduta per demolizione nel 1843.



Brigantino "COLOMBO" gemello dell'"ERIDANO"
(coll. Aldo Fraccaroli).

Brigantino "COLOMBO"

Varato nel cantiere della Foce il 6 marzo 1843

Dislocamento: 480 tonn.

Scafo in legno con carena ramata

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: XIV cannoni da 24 libbre F.L.

II obici da 16 libbre F.L.

Dalla fine del 1845 al gennaio 1848 fu di stazione al Plata, comandato dal C.F. Tholosano di Valgrisanche.

Dopo il suo ritorno a Genova, nel giugno 1848, al comando dello stesso Tholosano, fu inviato in Adriatico per unirsi alla squadra agli ordini del C.A. Giuseppe Albini.

Restò nelle acque di Venezia fino al 18 settembre quindi si trasferì ad Ancona ove rimase fino al 28 ottobre. Tornando in rada a Malamocco a metà novembre e poi ancora dal 15 al 22 dicembre, rimase inattivo ad Ancona fino all'aprile 1849. Il 7 di quel mese ebbe ordine di recarsi nuovamente a Venezia, per imbarcare le truppe sarde che lasciavano la Lombardia dopo la sconfitta di Novara. Partì da Venezia il 21 gennaio 1849 per fare ritorno a Genova. Nel settembre dello stesso anno, al comando del L.T.V. Mare, trasportò a Tangeri Giuseppe Garibaldi.

Il 21 settembre 1852 raggiunse a La Maddalena la squadra di evoluzione agli ordini del C.V. Carlo Pellion di Persano, per un campagna nel Mediterraneo orientale, facendo scalo a Navarino ai primi di agosto e al Pireo il 15 dello stesso mese.

Nel maggio 1858, al comando del C.F. Baldassarre Galli della Mantica, lasciò Genova per una lunga campagna in Africa occidentale e nell'America meridionale.

Dopo aver fatto scalo a Santa Cruz de Tenerife, rimase per circa quattro mesi nel Golfo di Guinea, dall'agosto al novembre 1858, visitando Bathurst alle foci del Gambia, Freetown nella Sierra Leone, Cape Coast nella Costa d'Oro, Ouida e Badagry nel Dahomey, Lagos nella Nigeria. Fu allora la prima volta che la bandiera della Marina da guerra sarda venne «mostrata» in quei luoghi remoti dell'Africa, ancora pressoché sconosciuti.

Lasciato il Golfo di Guinea nel novembre 1858, fece scalo a Fernando Po, ove da una nave spagnola si rifornì di viveri freschi, toccò l'isola di Ascensione a fine dicembre 1858, quindi si

recò a Pernambuco, a Bahia, sostò a Rio de Janeiro e infine proseguì per Montevideo ai primi di aprile 1859.

Dopo soli venti giorni di sosta in quel porto, ebbe improvviso l'ordine di rimpatriare al più presto e in ottanta giorni di navigazione senza scalo, raggiunse Cadice ai primi di giugno 1859, avendo esaurito quasi tutte le provviste di acqua e viveri, che negli ultimi giorni di viaggio furono rigorosamente razionati. Lasciò Cadice dopo una settimana e infine rientrò a Genova a metà giugno 1859, quando già erano iniziate le ostilità contro l'Austria Ungheria.

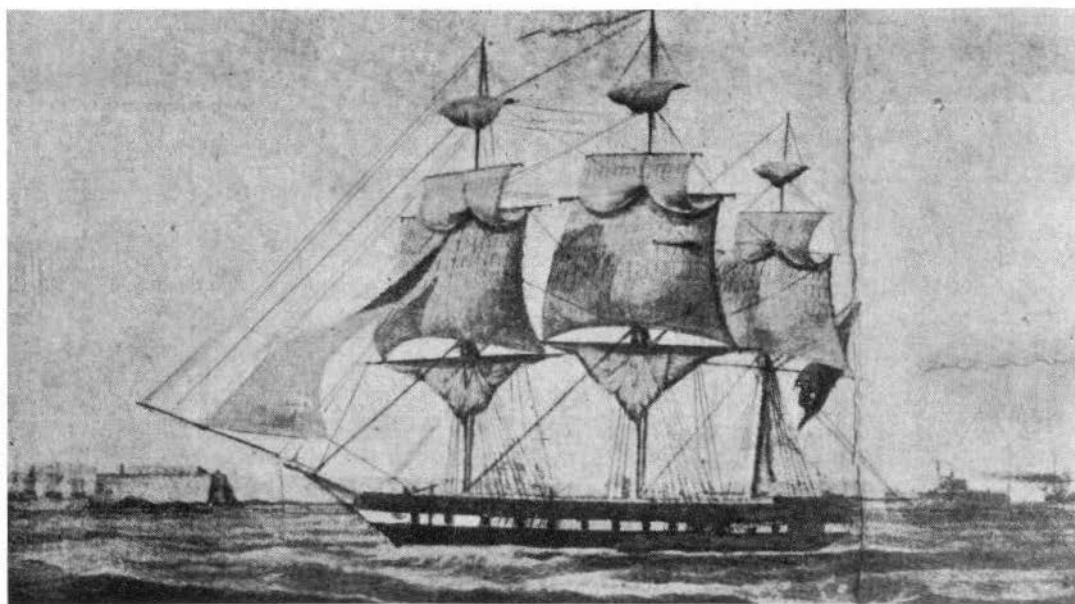
Non appena ultimati i lavori di raddobbo, assolutamente necessari dopo il lungo viaggio di ritorno, raggiunse al largo di Antivari la squadra sarda operante in Adriatico agli ordini del C.V. Edoardo Tholosano di Valgrisanche, rientrando a Genova il 30 luglio 1859. A novembre dello stesso anno fu inviato in arsenale a Genova, da dove uscì il 7 dicembre 1859. Il 27 marzo 1860 rientrò a Genova, proveniente da Marsiglia e Nizza passando «in commissione». Il 31 agosto a Livorno impedì l'imbarco di volontari del gruppo Pucci sul "Provence".

Il 17 marzo 1861 fu iscritto nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia classificato brigantino, con un equipaggio di 140 uomini.

Partito da Genova il 26 giugno 1861, si unì a Porto S. Stefano all'"Aurora", all'"Eridano", al "Valoroso" e allo "Zeffiro" per compiere evoluzioni e manovre a fuoco nell'alto Tirreno fino al 29 giugno. Si recò quindi a Portolongone fino al 5 luglio, a Portoferraio dal 7 al 12 luglio, a La Spezia dal 18 al 22, a Livorno dal 23 al 30, di nuovo a La Spezia dal 6 al 24 agosto, a Genova fino al 31 agosto. Dopo essersi recato a Vado con la flottiglia, partì il 13 settembre 1861 per La Spezia, passando successivamente in disarmo.

Riarmato il 1° aprile 1862, partì da La Spezia il 21 con la flottiglia novizi e mozzi, per compiere evoluzioni ed esercitazioni a fuoco nelle acque dell'arcipelago toscano. Il 23 aprile mise alla panna al largo della Meloria per salutare alla voce il re Vittorio Emanuele II, che, a bordo della "Maria Adelaide", passava in rivista la squadra di evoluzione agli ordini del C.A. Albini. Proseguì quindi le esercitazioni e le manovre fino al 4 maggio, recandosi poi a Portoferraio fino al 14, a Portovecchio e a La Maddalena fino al 26, a Cagliari fino al 2 giugno 1862, per rientrare infine a Genova e poi a La Spezia.

Assegnato con D.M. 19 gennaio 1863 alla flottiglia novizi e mozzi, il 5 giugno lasciò La Spezia per Genova, ove fu disarmato. Tornato a Genova, in posizione di disarmo, il 17 ottobre 1865 fu rimorchiato dalla "Maria Adelaide" a La Spezia, per essere radiato dai quadri del naviglio dello Stato col R.D. 10 ottobre 1867, n. 3985.



La fregata "COMMERCIO DI GENOVA"



Attacco della squadra sarda al porto di Tripoli il 28 settembre 1825
(Museo navale di Pegli)

Fregata "COMMERCIO DI GENOVA"

Varata nel cantiere della Foce il 3 giugno 1817

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXVI cannoni da 24 libbre F.L.

Il obici da 60 libbre F.L. in batteria

XXII carronate da 18 libbre F.L. in coperta

Costruita con l'offerta di 1/4 della spesa da parte di commercianti genovesi, nell'aprile 1822 lasciò Genova con la squadra agli ordini del C.A. Giorgio des Geneys, diretta a Tangeri per la conclusione del trattato di commercio col Sultano del Marocco. Il 2 maggio 1823, al comando del C.V. Wright, imbarcò a Livorno il principe Carlo Alberto e lo accompagnò a Marsiglia il 7.

L'11 settembre 1825, comandata dal C.V. in 2^a Francesco Sivori, partì da Genova alla volta di Tripoli, con la fregata "Cristina" e la corvetta "Tritone", per un'azione dimostrativa contro il Bey di quella Reggenza. Arrivata a Tripoli il 24 settembre, prese parte attiva al bombardamento delle batterie del porto e allo sbarco delle truppe del battaglione «Real Navi» il 27 e il 28 settembre. Dopo aver fatto scalo a Malta, rientrò a Genova il 18 ottobre 1825.

Lasciò nuovamente Genova il 10 giugno 1832, al comando del C.V. in 2^a conte Giuseppe Albini, per visitare con la fregata "Regina", i consolati sardi del Nord Africa e del Levante. Arrivata ad Algeri il 28 giugno, vi sostò fino al 2 luglio, proseguendo quindi per Tripoli dal 23 al 25, Alessandria d'Egitto dal 5 al 27 agosto, Larnaca dal 3 al 7 settembre, Milo dal 24 settembre al 7 ottobre, Sira dall'8 al 15 ottobre, a Porto Oliveto nell'isola di Metelino, dal 17 al 22, nel golfo di Ourlach dal 23 al 30 ottobre, a Smirne dal 30 ottobre all'11 novembre, facendo ritorno a Genova il 22 novembre 1832.

Disarmata nel 1836, fu in seguito venduta per demolizione.

Pirocannoniera "CONFIENZA"

Varata nel cantiere della Foce il 31 marzo 1860

Dislocamento: 214 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Tre alberi a vele auriche, prora dritta con asta di fiocco

Apparato motore: Penn & Sons 60 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento all'origine: IV cannoni da 30 libbre F.L. (due per lato)

Equipaggio: 63 uomini

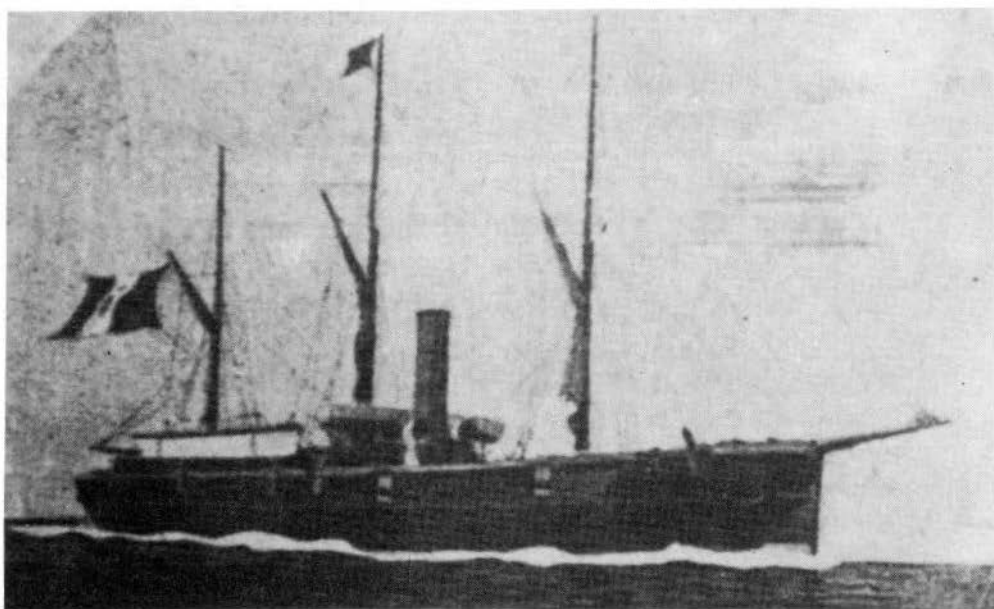
Il 25 settembre 1860 lasciò Livorno e dopo avere fatto scalo a Messina il 27 e a Brindisi il 29, arrivò ad Ancona il 1° ottobre, dopo la resa della piazzaforte.

Col R.D. 17 novembre 1860 fu assegnata al Dipartimento Marittimo dell'Adriatico. Il 13 gennaio 1861, comandata dal L.T.V. Simone Pacoret di Saint Bon, andò ad ancorare fra Mola di Gaeta e il Castellone, con la squadra di operazioni del V.A. Carlo Pellion di Persano. Il 18 gennaio si trasferì davanti a Sperlonga e il 22 ancorò in rada a Gaeta, per una azione di fuoco contro le batterie "Malpasso", "Trinità" e "Transilvania". Fatta segno a vari colpi di cannone, dovette ritirarsi a Mola di Gaeta per le necessarie riparazioni.

A fine gennaio 1861 venne riattata a brulotto, caricandovi 50 tonn. di polvere da sparo, per aprire una breccia dal lato mare nella porta di terra della fortezza di Gaeta. Il brulotto fu pronto il 6 febbraio 1861, ma l'azione non ebbe luogo per la sopravvenuta resa di Gaeta, alla sera del giorno 13.

Il 26 gennaio 1861 fu inviata con la squadra in rada a Messina, ove restò alla fonda sino alla capitolazione della Cittadella, il 13 marzo 1861. Il 17 dello stesso mese fu iscritta nel naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata cannoniera di 2° rango a elica.

Nel luglio 1861, al comando del L.T.V. Federico Martini, fu inviata nelle acque della Sicilia settentrionale, in servizio di vigilanza per la repressione del contrabbando, trasferendosi poi lungo il litorale toscano, ove, il 24 settembre 1861, rimorchiò a Follonica la tartana "Madonna del Soccorso", fermata a Casti-



La pirocannoniera "CONFIENZA"
(coll. Arrigo Barilli)

glione della Pescaia dal pirotrasporto "Tanaro" per sospetto contrabbando di armi.

Nel settembre 1861 trasportò da Napoli materiali per il porto di Messina.

Tirata a secco sullo scalo di alaggio di Ancona per essere raddobbata e riparata, fu nuovamente varata il 10 ottobre 1863, armata con IV cannoni da 80 libbre F.R..

In armamento dal 12 marzo 1864, al comando del L.T.V. Aristofane Caimi, si recò alle Tremiti per soccorrere i naufraghi del "Lombardo", investito sulle secche dell'isola Domino, disarmando il 23. Riarmata il 1° novembre 1864, lasciò Ancona il 25 per recarsi a Porto Corsini, da dove proseguì il 9 dicembre per Goro, rientrando ad Ancona il 13.

Partita il 26, tornò a Porto Corsini fino al 31 dicembre disarmando nuovamente il 4 gennaio 1865. Tornata in armamento il 22 aprile, al comando del L.T.V. Antonino Miloro, partì il 26 per Porto Corsini e Goro, rientrando a Rimini il 1° giugno, per essere di nuovo a Porto Corsini e nel canale di Goro dal 2 al 26 luglio, disarmando ad Ancona il 12 ottobre 1865.

Aggregata alla flottiglia cannoniere annessa alla squadra di battaglia costituita col R.D. 3 maggio 1866, fu inviata in Adriatico al comando del L.T.V. Augusto Conti, arrivando a destinazione il 30 maggio 1866, armata con IV cannoni da 120 libbre F.R.C..

Nella notte sul 17 luglio venne spedita alle isole Spalmadore con l'ordine di tagliare il cavo telegrafico fra Lissa e Lesina e di distruggere i semafori. Il 19 imbarcò truppe di fanteria di Marina, sbarcandole a Novaposta, nell'isola di Lissa.

Fu presente allo scontro del 20 luglio 1866 con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, senza prendervi parte attiva.

Il 21 rientrò a Manfredonia a rimorchio della "Washington" trasferendosi poi a Taranto e infine a Napoli.

A febbraio 1871, comandata dal L.T.V. Saverio Marra, partì da Napoli diretta di stazione al Plata, a rimorchio della pirocorvetta "Caracciolo". Il 14 marzo passò l'equatore, ancorando in rada a Montevideo ai primi di aprile 1871.

Dato il suo poco pescaggio, inferiore a quello delle altre due cannoniere stazionarie sul Plata "Ardita" e "Veloce", fu particolarmente impiegata in missioni lungo i fiumi Paraná, Paraguay e Uruguay.

Poco dopo il suo arrivo a Montevideo, nel giugno 1871, partì per una lunga missione sul Rio Uruguay, visitando Nueva Palmira, Fray Bentos, Paysandù e Salto, ove ancorò a luglio. Tornata a Montevideo, in agosto effettuò rilievi idrografici sul Rio de la Plata, al largo di Colonia, tornando a Montevideo a settembre. Nel maggio 1872, al comando del L.T.V. Antonio Giorgio Gregoretti, risalì il Rio de la Plata e il Paraguay fino a Asunción. Di ritorno toccò Humaità, Corrientes, Rosario e S. Elena, facendo ritorno a Montevideo a fine agosto.

Nel settembre 1872 risalì ancora il Rio de la Plata, il Paraná e il Paraguay, sostando a Rosario l'11 e il 12 settembre, a Villa Urquiza dal 13 al 15, a Corrientes dal 15 al 25, ancorando ad Asunción il 2 ottobre. Vi restò fino a dicembre, data la situazione politica nella repubblica del Paraguay. Si inoltrò lungo il fiume sino ad Angostura dal 3 al 9 dicembre, ridiscese quindi il Rio, fermandosi nuovamente a Corrientes e a Rosario, per rientrare a Montevideo a fine dicembre.

Ai primi del 1873 tornò per una terza volta ad Asunción e quindi il 23 agosto, al comando del L.T.V. Olivari, partì da Buenos Aires per una nuova missione sul Rio Paraná, diretta questa volta a Gualalay e a Rosario.

A fine anno s'inoltrò lungo il Rio Tigre e in quelle acque più tranquille eseguì lavori di calafataggio e piccole riparazioni allo scafo. Tornò a Buenos Aires e a Montevideo a febbraio 1874.

Partì da quest'ultimo porto il 9 settembre 1874, al comando del L.T.V. Marco Aurelio Raggio, per risalire il Rio Paraná, ma fu costretta a fermarsi a Rosario a causa di una serie di avarie verificatesi in macchina, riparate con l'intervento dell'equipaggio. Sostò a Rosario fino al 30 ottobre, proseguendo per Corrientes, ove ancorò dal 10 al 21 novembre. Nel ridiscendere il fiume, a causa della magra incagliò per tre volte, restando ferma dal 24 al 27 novembre. Arrivata a Rosario il 3 dicembre, proseguì per San Nicolas dall'11 al 18 dicembre, tornando quindi a Rosario, ove rimase di stazione fino al 3 marzo 1875, in occasione dei torbidi scoppiati in quella città. Rientrata a Montevideo, partì nuovamente il 13 marzo 1875 per Colonia il 14, Nueva Palmira il 17, risalendo l'Uruguay fino a Fray Bentos il 20 e Concepción, ove sostò dal 26 aprile all'8 giugno 1875, facendo ritorno a Buenos Aires il 12 giugno e a Montevideo il 13.



I fiumi Paraná, Paraguay e Uruguay, con i forti visitati dal "Confienza".

Vi rimase stazionaria fino al 3 ottobre, trasferendosi quindi a Buenos Aires, che lasciò il 4, diretta a Rosario, di scorta al Presidente della Confederazione argentina. Dopo aver sostato a Rosario dal 19 al 25 ottobre, rientrò a Buenos Aires il 30 e a Montevideo il 6 novembre 1875.

Trasferitasi a Buenos Aires il 7 dicembre, partì il 10 diretta a Colonia e a Paysandù dal 13 al 20 dicembre, per tornare a Montevideo il 23 e recarsi infine il 21 gennaio 1876 a Colonia, ove il 31 gennaio fu tirata a secco sullo scalo di allaggio, per lavori di raddobbo e riparazioni, che ebbero termine l'11 marzo 1876.

Nel luglio 1876 il L.T.V. de Simone sostituì il parigrado Raggio. Lasciata Montevideo il 2 agosto, stazionò a Buenos Aires fino al 3 settembre, si recò quindi a Colonia il 6 e il 7, rientrando poi a Montevideo.

Il 5 ottobre si trasferì a Colonia, fino al 21, quindi a Buenos Aires il 23 e il 24 ottobre, a Rosario il 25, a Montevideo dal 1° al 27 novembre e nuovamente a Buenos Aires dal 28 novembre al 10 gennaio 1877.

Partita l'11 gennaio, risalì il Rio Uruguay, sostando a Nueva Palmira e Fray Bentos, a Paysandù dal 14 al 30, ancorando a Concepción dal 1° al 5 febbraio 1877, per fare ritorno a Montevideo il 21.

Trasferitasi il 5 marzo a Buenos Aires, ripartì il 16 per risalire il Rio Paraná fino a San Fernando, ove sostò dal 22 maggio al 13 giugno, rientrando quindi a Buenos Aires.

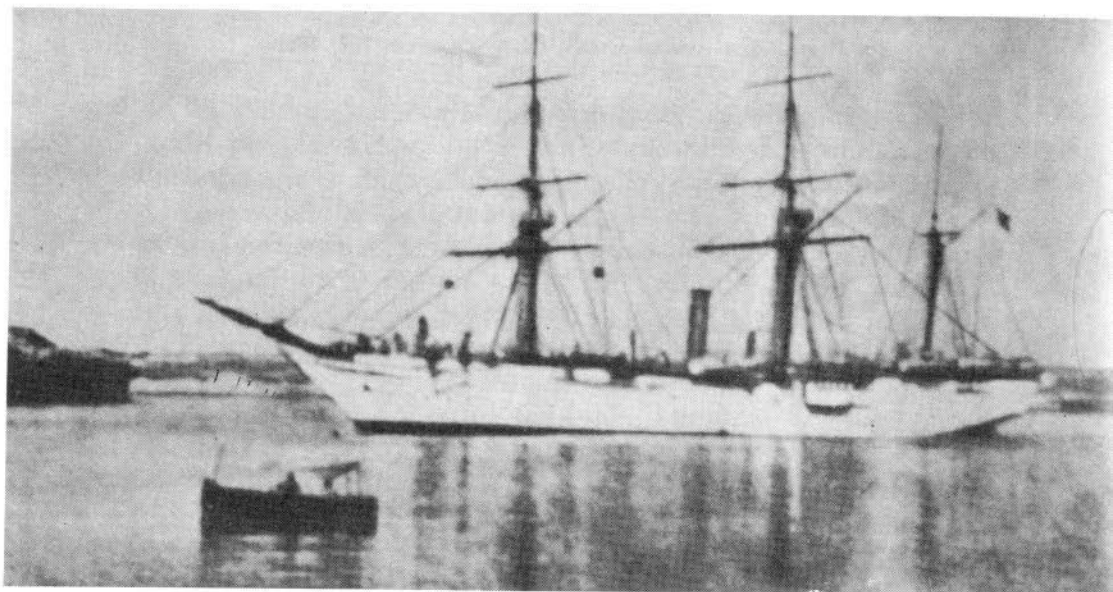
Passata al comando del L.T.V. Enrico Gualterio, nel novembre 1877 lasciò Buenos Aires per risalire un'ultima volta il Paraná fino a Santa Fè, Goya e Corrientes, ove si fermò fino al 14 febbraio 1878, tornando a Rosario dal 19 al 21 febbraio e a Montevideo il 25. Partita l'8 marzo si recò a Colonia dal 9 al 14, a Ensenada dal 15 al 30 marzo, facendo ritorno a Montevideo il 31. Vi restò di stazione fino ai primi di maggio 1878, passando al comando del L.T.V. Guglielminetti. Tornò quindi sul Rio Paraná, ove dal 13 al 15 maggio subì danni non lievi per un violento pampero. Si recò quindi a Martin Garcia il 19 e il 20 maggio, per fare ritorno a Buenos Aires il 21 e a Montevideo il 24, andando in riparazione nell'arsenale di San Fernando.

Partita da Montevideo l'11 novembre 1878, effettuò a vela la sua ultima missione nell'estuario del Rio de la Plata, recandosi a Ensenada, nelle isole Hornos, a Colonia e a Buenos Ai-

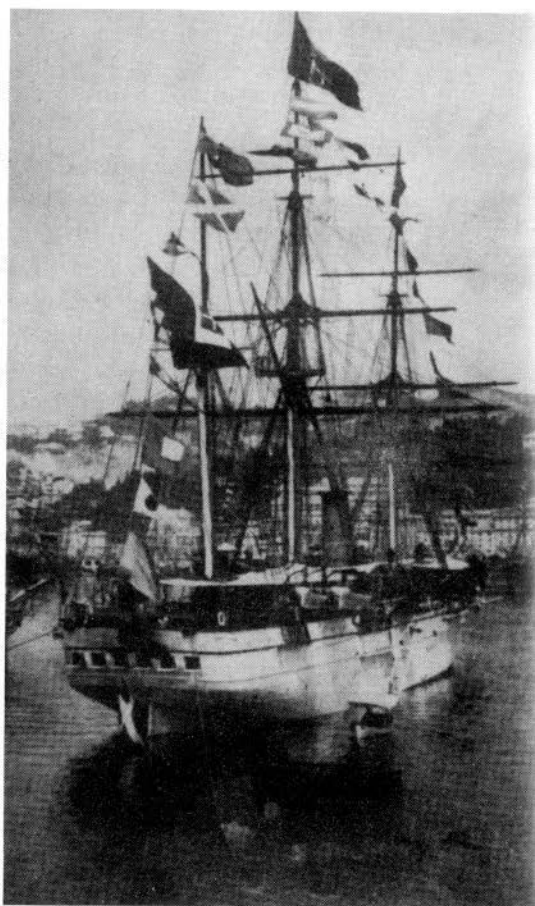
res, per fare ritorno a Montevideo il 18 dicembre 1878.

Essendo ormai inservibile, per le precarie condizioni dello scafo e soprattutto della macchina e delle caldaie, restò inoperosa a Montevideo fino al settembre 1879. Fu allora disarmata e quindi radiata dai quadri del naviglio dello Stato col R.D. 28 marzo 1880.

Il suo scafo fu venduto a Montevideo per demolizione.



Il "CONTE DI CAVOUR" nel suo aspetto originale.



Il "CONTE DI CAVOUR" nave scuola (Coll. Bargoni)

Pirotrasporto "CONTE DI CAVOUR"

Varato nei cantieri John Mare di Londra a dicembre 1854

Dislocamento: 1.865 tonn. Stazza: 1.470 tonn. di registro

Scafo in ferro m. 73,80 × 10,75

Due ponti

Tre alberi: trinchetto e maestra a vele quadre, mezzana con randa e bompresso

Apparato motore: Rennie 260 cav. nom.

Propulsione a elica - Un fumaiolo

Armamento (1861) II/57 F.L.

II/37 F.L.

Già appartenente con lo stesso nome alla «Compagnia Transatlantica Italiana» di Genova, alla quale fu consegnato il 12 febbraio 1855. Dopo un noleggio di dodici mesi all'Intendenza dell'Esercito imperiale francese, per il trasporto delle truppe in Crimea, partì da Genova il 20 febbraio 1857, al comando del cap. Berlingieri e quindi il 20 giugno 1857, per i soli due viaggi che effettuò a Rio de Janeiro.

Liquidata la «Transatlantica», il 12 maggio 1859 fu venduto per £ 312.000 al «Credito Mobiliare» di Torino, che lo noleggiò dal novembre 1859 all'aprile 1860 al Governo spagnolo per la spedizione contro il Marocco. Il 29 agosto 1860 fu noleggiato dal Governo sardo e il 18 settembre al comando del cap. Costa fu inviato con materiali ad Ancona, per la squadra. Il 21 ottobre 1860 lasciò Napoli, rimorchiando l'"Aurora" a La Spezia. Il 12 novembre 1860, scortato dalla "Costituzione" trasportò prigionieri borbonici da Gaeta a Genova, tornando a Mola di Gaeta il 26 dicembre, rimorchiando la "des Geneys".

Il 9 gennaio 1861 tornò a Gaeta con 4.000 razioni viveri per la squadra del V.A. Persano. Acquistato dalla Marina nel febbraio 1861 per £ 1.150.000, assieme al "Volturno", nello stesso mese, dopo la resa di Gaeta, trasportò a Ischia truppe del disciolto esercito borbonico e nel marzo 1861 ne sbarcò 828 a Genova.

Dal luglio all'ottobre 1861 fu adibito ad altri trasporti militari nel Tirreno, con base a Napoli e poi in Adriatico con base ad Ancona.

Il 13 agosto 1862 imbarcò a Salerno circa 800 uomini della legione ungherese e li trasportò a Genova.

Il 23 giugno 1863 lasciò Napoli a rimorchio del "Rosolino Pilo", diretto a Genova, ove ancorò il 29, disarmando per essere sottoposto a lavori. Uscito dal bacino il 27 agosto 1864, si trasferì a Napoli, riarmando il 20 gennaio 1865, al comando del C.F. Roberto Pepi. Il 1° febbraio lasciò Napoli per tornare a Genova ed essere immesso nuovamente in bacino dal 13 al 25. Partito per Palermo il 28 febbraio, tornò a Napoli il 6 marzo, a Livorno il 14 e a Genova il 15. Partito il 21 per Savona, imbarcò truppe per Palermo, tornando a Genova il 26.

Il 2 maggio si recò a Messina con truppe, rientrando a Genova il 9, per effettuare un nuovo viaggio a Napoli il 13, a Palermo il 19 con un battaglione di cavalleggeri e quindi nuovamente a Napoli. Dopo un altro viaggio a Palermo, lasciò Napoli il 25 giugno per Livorno e Genova, ove sostò fino al 28 luglio, recandosi quindi con truppe a Livorno il 3 agosto, per rientrare a Genova il 26. Partito il 14 settembre per Napoli, andò in disarmo il 19 settembre 1865.

Riarmato il 17 maggio 1866, al comando del C.F. Cristoforo Manolesso, ai primi di luglio si trasferì ad Ancona con materiali per la squadra di battaglia. Il 6 agosto 1866 prestò soccorso all'"Affondatore" affondato per maltempo in porto ad Ancona. Il 21 settembre trasportò a Palermo 1.400 uomini del 59° reggimento fanteria, imbarcati ad Ancona, partendo il 24 settembre per Manfredonia, Napoli e Genova.

Ai primi di maggio 1867 lasciò Genova, al comando del C.F. Felice Burone Lercari, con il C.A. Amilcare Anguissola, che doveva sostituire il parigrado Riccardi di Netro nel comando della divisione navale dell'America meridionale.

Il 20 giugno 1867, mentre era in navigazione fra Bahia e Montevideo, investì sui bassifondi di Coronella, riuscendo però a disincagliarsi con la macchina e l'aiuto delle vele.

Il C.A. Anguissola, che aveva lasciato la nave continuando il viaggio via terra, fu in seguito reimbarcato, arrivando a Montevideo il 26 giugno. Partita dal Plata il 21 luglio, al comando del C.F. Alessandro Sivori, fece scalo a Rio de Janeiro dal 26 luglio al 4 agosto, passò in vista delle isole del Capo Verde e delle Canarie, fermò a Madera dal 29 agosto al 1° settembre, rientrando a Genova a metà settembre 1867.

Durante il 1868 fu adibito al trasporto materiali fra Genova, La Spezia e Napoli, disarmando il 10 gennaio 1869 a Venezia.

Riarmato il 1° maggio 1869, al comando del C.F. Domenico Chinca, lasciò Venezia il 10 maggio per Ancona, Messina, Napoli e Genova, ove dette fondo il 29. Partito il 24 giugno per Livorno, andò in disarmo il 26, per lavori di trasformazione, alato sullo scalo fino al 26 aprile 1870.

Tornato in armamento il 1° maggio 1870, al comando del L.T.V. Antonino Miloro, rimorchiò a La Spezia la cannoniera "Faà di Bruno", disarmando a Genova l'8 maggio.

Riarmato il 1° luglio, al comando del C.F. Agostino Becker, partì da Genova il 12 luglio per La Spezia e Napoli, con due bette e un cavafango a rimorchio. Lasciata Napoli l'8 agosto diretto in Adriatico, sostò a Brindisi dal 12 al 15 e arrivò a Venezia il 19, passando in disponibilità il 26 e disarmando il 18 ottobre.

Riarmato il 20 novembre 1871, al comando del C.F. Antonio Sandri, partì il 28 per Messina, Napoli, Civitavecchia e Genova, arrivando il 31. Il 1° gennaio 1872 rimorchiò la "Partenope" a La Spezia, rientrando a Genova, per essere nuovamente a La Spezia l'11, rimorchiando la "Carlo Alberto".

Il 30 gennaio 1872 fu immesso in bacino, uscendone il 3 marzo e facendo ritorno a Genova il 20 maggio. Partito il 5 giugno per Napoli, il 14 rimorchiò la "San Martino" a Castellammare di Stabia, partendo il 20 giugno per Messina e Venezia, ove ancorò il 28, disarmando il 16 luglio.

Rimasto in disarmo a Venezia nel 1873 e 1874, passò in disponibilità il 6 giugno 1875, per andare in bacino fino al 12 luglio. Riarmato il 15 luglio, al comando del L.T.V. Francesco Ramaroni, partì il 6 agosto rimorchiando la "Costituzione" a Napoli, per tornare a La Spezia il 18 e disarmare nuovamente il 22.

Tornato in armamento il 15 luglio 1876, al comando del C.F. Vincenzo Casamarte, partì il 17 per Napoli, Taranto e La Spezia. Passato al comando del C.F. Cesare Sanfelice, il 2 agosto si recò a Livorno e quindi a Genova, da dove partì il 6 settembre con l'ambasciatore del Marocco, diretto a Gibilterra e a Tangeri, ove dette fondo l'11. Tornato a Gibilterra per carbone rientrò a Genova l'11, proseguendo il 14 per La Spezia e Napoli il 22.

Partito il 30 ottobre, diretto in Adriatico, arrivò a Brindisi il 1° novembre e a Venezia il 7, passando in disponibilità, fu successivamente nave ammiraglia dipartimentale e poi dal 16 agosto 1878 nave scuola fuochisti, al comando del C.F. Giovanni degli Uberti.

Lasciata Venezia il 7 settembre, per Brindisi, Taranto, Napoli e Gaeta, rientrò a Napoli il 15, effettuando altri movimenti fra Napoli e Gaeta l'11 novembre, il 6 e l'11 dicembre.

Il 1° gennaio 1879 passò al comando del C.F. Stanislao Monfort, recandosi a La Spezia fino al 6 marzo, quindi a Napoli fino al 21, a Messina, a Gallipoli, a Brindisi, ove fu costretto a fermare fino al 28, per avaria in macchina, arrivando a Venezia il 30 marzo.

Partito il 18 aprile per Messina, Napoli fino al 16 giugno, Civitavecchia il 21, La Spezia il 24, proseguì l'8 agosto per Genova, che lasciò il 21, diretto a Napoli, Pozzuoli, Brindisi e Venezia, ove dette fondo il 1° settembre, per disarmare il 21 settembre 1879.

In disarmo a Venezia nel 1880 e 1881, andò in bacino dal 20 febbraio al 4 marzo 1882 e dal 22 al 29 settembre 1882, riarmando il 21 aprile 1883, al comando del C.F. Luigi Olivari. Partito il 21 giugno per Napoli e Livorno, arrivò a La Spezia il 23, andando in darsena per lavori. Il 21 giugno si trasferì a Napoli, nave appoggio torpediniere.

Lasciata Napoli il 5 luglio per Gaeta, Civitavecchia, Porto S. Stefano, sostò a La Maddalena dal 12 al 19, a Porto Torres fino al 4 agosto, rientrando a Napoli l'11, per ripartire il 1° settembre con viveri per le unità della squadra di stazione in Spagna. A Cagliari il 2 settembre, arrivò a Cartagena il 5, ancorando in rada Escombreras fino al 12. Incontrato maltempo, fu costretto a poggiare a Palma Mallorca fino al 14, raggiungendo Napoli il 17.

Partito il 21 ottobre, al comando del C.F. Giuseppe Caccace, sostò a Gaeta, quindi a Livorno fino al 3 novembre, per arrivare a La Spezia il 3 ed entrare in bacino. Il 5 dicembre lasciò La Spezia, diretto al Panama, con l'equipaggio di ricambio per la "Vettor Pisani". Incontrato forte maltempo da Maestrale, dopo aver poggiato alle isole Hyères, fu costretto ad entrare a Palma Mallorca il 9 dicembre. Il giorno 11, mentre era alla fonda a Palma, soccorse il brigantino di Genova "Zingaro", investito a Porto Pi. Lasciata Palma il 23 dicembre, arrivò a Cartagena il giorno seguente, per entrare in bacino e riparare le avarie riportate durante il maltempo incontrato nel Golfo Leone.

Partito da Cartagena il 21 gennaio 1884, sostò a Gibilterra dal 22 al 30 per carbonare e, dopo diciassette giorni di viaggio,

il 15 febbraio arrivò a Fort de France, nella Martinica, proseguendo il 30 per Colòn, ove gettò le ancore il 26 febbraio, in rada ad Aspinwal. Imbarcato lo S.M. e l'equipaggio dell'"Archimede" che rimpatriava dopo la vendita della nave a Callao, sbarcò il personale e i materiali destinati alla corvetta "Vettor Pisani" e lasciò Colòn l'8 marzo per Port au Prince, nell'isola di Haiti, ove sostò dal 15 al 22, fece carbone a S. Thomas dal 27 al 31, proseguendo per Gibilterra, che raggiunse il 16 aprile, dopo diciassette giorni di viaggio. Fatto nuovamente carbone, partì il 21 aprile 1884, rientrando a La Spezia il 25. In disponibilità dal 1° maggio, andò in bacino dal 26 maggio al 12 luglio, riarmando il 17, al comando del C.C. Agostino Rebanadi, nave ammiraglia dipartimentale.

Disarmato il 17 ottobre, tornò in bacino il 19 dicembre 1884 per uscirne il 1° gennaio 1885, riarmando il 1° febbraio, al comando del C.C. Eugenio Parent, destinato in Mar Rosso come nave appoggio. Lasciata La Spezia il 22 febbraio, scortando la torpediniera N. 31, toccò Portoferraio, Napoli il 24 e il 25, Messina il 26, Navarino dal 2 al 5 marzo, Port Said dal 9 al 14 e dopo una felice traversata del canale Suez il 15, Port Ibrahim il 26 marzo, arrivando a Massaua il 6 aprile 1885.

Il 18 aprile uscì da Massaua per prestare soccorso al piroscalo "Amedeo" della N.G.I., incagliato a Ras Shakal, presso Suakim, rimorchiandolo a Massaua il 23. Il 30 si recò ad Arkiko e il 13 maggio ad Araphali. Il 19 maggio, sbarcato gravemente ammalato il C.F. Parent, il comando della nave fu assunto dal C.F. Domenico Bozzetti.

Restò a Massaua fino al 25 agosto 1885, effettuando brevi missioni a Beilul il 30 e 31 maggio, ad Assab il 2 giugno, a Perim il 3, ad Aden dal 6 al 10 giugno, nuovamente a Beilul il 21, poi ad Aden dal 22 al 28 giugno, a Perim il 16 luglio, ad Harat il 19 e infine ad Aden il 27 e 28 giugno, a Beilul il 30 e il 31, ad Assab il 13 agosto.

Lasciata Massaua il 25 agosto 1885, arrivò a Suez il 31, sostò ai Laghi Amari e raggiunse Port Said il 2 settembre, per essere a Messina l'8 e il 9, a Napoli dal 10 al 15 e a La Spezia il 16, a rimorchio della "Maria Pia". In disponibilità dal 17, entrò in bacino e disarmò il 6 ottobre 1885.

Riarmato il 1° dicembre 1885, al comando del C.F. Domenico Bozzetti, lasciò La Spezia il 10 dicembre per tornare in Mar Rosso.

A Napoli dall'11 al 15 dicembre 1885, a Messina il 16, a Port Said il 22, a Ismailia il 23, a Suez il 24, raggiunse Massaua il 29 dicembre 1885. Imbarcata la salma del comandante Parent, lasciò Massaua il 10 gennaio 1886, per essere a Suez il 14, a Port Said il 16 e il 17 e a Napoli il 23, proseguendo il 26 per La Spezia.

Partito il 14 febbraio 1886 per La Maddalena con due pontoni a rimorchio, tornò a Napoli, da dove proseguì il 1° marzo 1886, con viveri e materiali per la squadra dislocata nelle acque di Creta. A Suda il 4 marzo, partì il 10 per Messina e Taranto, ove giunse il 28. Ripartì il 6 aprile, diretto nuovamente a Suda e destinato come nave appoggio, aggregato alla squadra permanente del V.A. Martini. Arrivato a Suda, proseguì il 10 maggio per Porto Gavrion, nell'isola Andros, tornando a Suda il 10 giugno. Il 15 lasciò le acque di Creta, sostando a Navarino il 16, a Messina dal 21 giugno al 5 luglio, a Napoli dal 6 al 9 luglio, a Civitavecchia l'11, a La Spezia dal 12 al 17, per rientrare a Genova il 18.

Passato al comando del C.F. Riccardo Rosasco, lasciò La Spezia il 15 agosto 1886 per Savona, Portoferraio dal 27 agosto all'11 settembre, Porto S. Stefano, Gaeta e Napoli, che raggiunse il 24.

Il 5 ottobre partì da Napoli per Augusta, Catania, Messina, Milazzo e Palermo, ove sostò dal 22 ottobre al 6 novembre. Proseguì quindi per Trapani, Cagliari fino al 22, Golfo Aranci fino al 28, Portolongone, Portoferraio, ove restò alla cappa per maltempo fino al 12, raggiungendo infine La Spezia il 12 e disarmando il 18 dicembre 1886.

Dopo essere stato in bacino dal'8 al 18 febbraio 1887, tornò in armamento il 26 febbraio, al comando del C.F. Gustavo de Palma, destinato nuovamente in Mar Rosso. Partito il 3 marzo, sostò a Napoli dal 4 al 10, a Port Said fino al 17, attraversò il canale dal 18 al 19 e raggiunse Massaua il 23 marzo, per passare il 26 maggio 1887 al comando del C.C. Carlo Roych, poi del C.F. Luigi Marselli e quindi nuovamente del C.C. Roych dal 22 gennaio 1888.

Rimase di stazione a Massaua fino al 4 maggio 1888, effettuando varie missioni in Mar Rosso. Da Massaua il 1° maggio 1887 a Hanfile, Adjuz, Ras Gurmand, Ras Andaddak, Um-es-Sahrig, Mersa, Assab, tornò a Massaua in luglio. Nuovamente in missione dal 10 settembre 1887 per Adjuz, Hanfile, Ras Harb,

Bakak, Suakim, Arafali, rientrò a Massaua il 10 novembre, per recarsi a Suez il 20 ed entrare in bacino fino all'11 dicembre 1887.

Nel 1888 proseguì le crociere di sorveglianza, lasciando Massaua il 26 gennaio per gli stessi porti precedenti, fino al 25.

Partito da Massaua il 4 maggio 1888, per rimpatriare, arrivò a Suez il 9, a Ismailia il 10 e a Port Said l'11. Si recò a Candia il 14, sostò a Napoli dal 17 al 23 e infine dette fondo a La Spezia il 24, disarmando il 28, per andare in bacino dal 23 ottobre al 10 novembre 1888.

Tornato in armamento il 1° agosto 1889, al comando del C.F. Carlo Leone Reynaudi, partì l'11 agosto da La Spezia per una campagna d'istruzione con una parte degli allievi dell'Accademia Navale. Imbarcati gli allievi a Livorno, partì il 18 agosto per Porto S. Stefano dal 19 al 24, Siracusa dal 27 agosto al 2 settembre, Argostoli dal 4 al 9, Patrasso dall'11 al 13, Corinto il 14 e il 15, Vathy il 17 e 18, Corfù dal 18 al 20, Taranto il 21 e 22, Golfo Aranci il 29 e 30 settembre, Gaeta dal 2 all'8 ottobre, Porto S. Stefano il 9 e il 10, La Maddalena dall'11 al 14, La Spezia dal 15 al 18, sbarcò gli allievi a Livorno il 22, per tornare a La Spezia e disarmare il 1° novembre 1889.

Riarmato il 1° giugno 1890, al comando del C.F. Francesco Crespi, effettuò un'altra campagna d'istruzione insieme alla "Vittorio Emanuele", alla "Vettor Pisani" e alla "Caracciolo". Partito il 18 giugno per Livorno, vi imbarcò gli allievi dell'Accademia Navale, proseguendo il 15 luglio per Vado, Porto Conte dal 27 al 29, Golfo Palmas l'1 e il 2 agosto, Cagliari dal 3 al 7, Porto S. Stefano il 14 e il 15, Corfù dal 25 agosto al 1° settembre, Taranto dal 5 all'11, Malta dal 19 al 26, Siracusa dal 27 al 29, Augusta dal 29 settembre al 5 ottobre, Palermo dall'8 al 14, Golfo Aranci dal 18 al 22. Sbarcati gli allievi a Livorno il 23, tornò a La Spezia il 27, disarmando il 1° novembre 1890.

Dopo aver fatto bacino dal 18 marzo al 1° aprile 1891, tornò in armamento il 1° giugno, al comando del C.F. Nicola Marini, per un'altra campagna d'istruzione con la "Vittorio Emanuele", la "Vettor Pisani" e la "Caracciolo". Lasciata La Spezia il 6 luglio, imbarcò gli allievi dell'Accademia a Livorno, partì l'11 per Alessandria Egitto dal 29 luglio al 3 agosto, Navarino dal 17 al 20, Taranto dal 22 agosto al 3 settembre, Augusta l'8. Qui fu costretto a lasciare le altre unità per il cattivo funzionamento

della macchina. Rimasto fermo a Messina dal 20 al 30 per le necessarie riparazioni, si recò a Gaeta il 1° ottobre, riunendosi alla divisione d'istruzione. Sbarcati gli allievi a Livorno il 19, raggiunse La Spezia il 21, disarmando il 25, per andare in bacio no dal 10 novembre al 15 dicembre 1891.

Tornato in armamento il 16 maggio 1892, al comando del C.F. Antonio Olivari, effettuò la sua quarta campagna d'istruzione con la "Vittorio Emanuele", la "Flavio Gioia" e la "Caracciolo". Partito da La Spezia il 6 giugno, imbarcò gli allievi a Livorno e proseguì il 1° luglio per Gibilterra, ove sostò dall'11 al 22, recandosi quindi a Fayal dal 2 al 5 agosto, a Vigo dal 12 al 22, a Cadice dal 30 agosto al 9 settembre, a Gibilterra dal 10 al 15, a La Maddalena dal 29 settembre al 12 ottobre. Sbarcati gli allievi a Livorno il 13, proseguì per La Spezia il 16 ottobre, disarmando il 1° novembre 1892.

Rimasto in disarmo a La Spezia, fu radiato dal naviglio da guerra col R.D. 17 maggio 1900.

Pirofregata "COSTITUZIONE"

Varata a Blackwall nel cantiere Pitcher North il 15 gennaio 1849

Dislocamento: 1.600 tonn.

Scafo in legno m. $72,65 \times 10,67$

Due alberi a vele quadre e bompresso

Due ponti

Una batteria coperta

Apparato motore: Miller 400 cav. nom. Due caldaie

Propulsione a ruote - Due fumaioli

Armamento all'origine: II cannoni da 60 libbre F.L.

VIII obici da 20 libbre F.L.

Fu la prima nave da guerra sarda che partì per la Crimea da Genova il 12 aprile 1855, al comando del C.F. Incisa di Camerano, avendo a bordo il Generale Alessandro Ferrero della Marmora. Arrivata il 22 aprile a Costantinopoli, si trasferì poi a Balaklava.

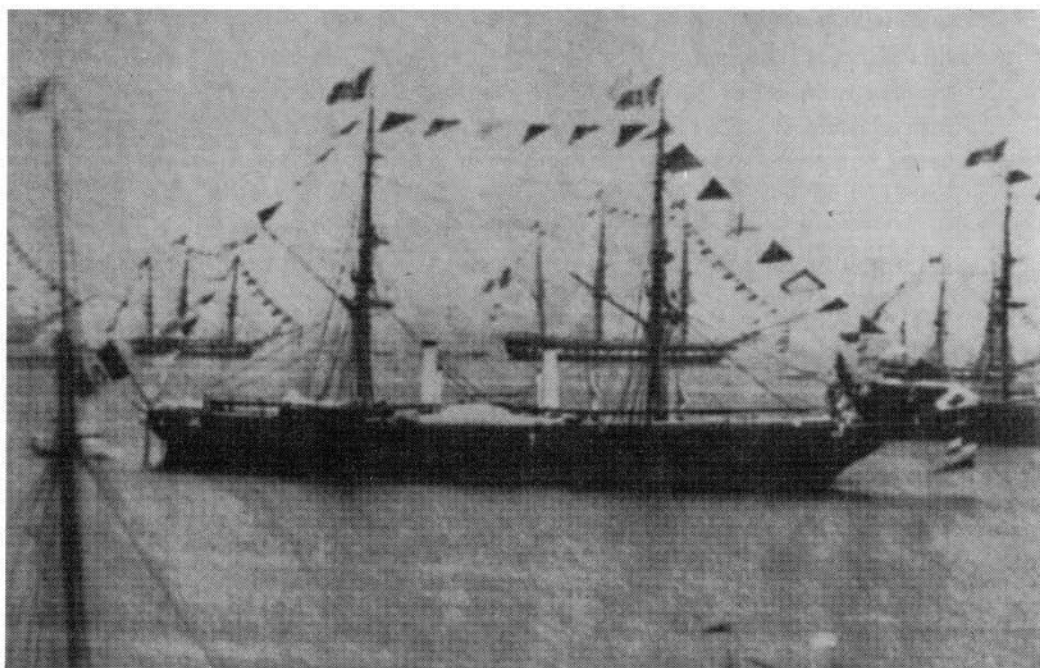
Nel suo secondo viaggio per la Crimea, lasciò Genova il 15 maggio, arrivando il 31 a Balaklava. Il 6 giugno partì da Beikos, sul Bosforo, per Costantinopoli, tornando il 1° agosto a Balaklava, rimorchiando la fregata "San Giovanni". Il 4 agosto rientrò a Beikos e il 13 tornò in rada a Balaklava.

Effettuò un terzo viaggio in Crimea nel settembre 1855, arrivando a Beikos il 16 ottobre, con l'"Euridice" a rimorchio e il 17 si trasferì a Balaklava. Il 14 marzo 1856 era di nuovo a Costantinopoli e il 18 a Balaklava, che lasciò il 30 marzo e successivamente il 15 aprile, con truppe sarde della 1° divisione che rimpatriavano. Fece ritorno a Genova il 10 luglio 1856.

Il 26 febbraio 1859 fu alata per lavori sullo scalo nel cantiere della Foce, scendendo in mare in maggio.

Il 15 agosto 1860, comandata dal C.F. Alessandro Wright, arrivò a Napoli, proveniente da Genova con casse di armi e munizioni, che avrebbero dovuto essere consegnate a Napoli e invece furono segretamente sbarcate a Salerno. Tornò a Napoli il 12 settembre con due battaglioni di fanteria che occuparono la Gran Guardia.

Il 23 agosto 1860 a Napoli ricevette a bordo il conte di Siracusa, zio del re Francesco II di Borbone, che il 31 accompagnò a Genova, ove dette fondo il 2 settembre.



La pirofregata "COSTITUZIONE"
(Collezione de' Rossi)

Lasciò Napoli il 13 settembre 1860 assieme alla squadra di operazioni agli ordini del C.A. Carlo Pellion di Persano, diretta ad Ancona. Transitò per lo Stretto di Messina il 13, sostò a Sinigaglia il 17 e dette fondo davanti ad Ancona il 18 settembre 1860. Trasferitasi il 21 a Manfredonia per carbonare, tornò il 26 ad Ancona, abbozzandosi il 28 davanti alle batterie del molo Clementino, che bombardò efficacemente, fino alla resa della piazzaforte.

Rientrò a Baia e poi in rada a Napoli il 15 ottobre 1860.

Il 18 gennaio 1861 ancorò fra Mola di Gaeta e il Castellone, con la squadra del V.A. Persano, adibita fino al 21 al servizio di vigilanza per il mantenimento del blocco.

Il 22 gennaio 1861 ebbe ordine di cannoneggiare la casamatta detta «Stendardo», tornando poi in azione contro le batterie del bastione Orlando fino alla capitolazione di Gaeta, avvenuta alla sera del 13 febbraio 1861.

Dal 20 febbraio fu presente a Messina, con la squadra, fino alla resa della Cittadella.

Il 17 marzo 1861 fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata pirofregata di 2° rango a ruote e armata con II cannoni da 80 libbre F.L. e VIII obici da 200 libbre F.L..

Nell'agosto e settembre 1861 prestò servizio a Napoli di vigilanza costiera: il 17 settembre trasportò a Genova il Ministro di Grazia e Giustizia e altri deputati e il 5 novembre il Generale Cialdini, che si recava a Torino.

Con D.M. del 21 marzo 1863 entrò a far parte della squadra del Levante, in sostituzione del "Fieramosca", armata con VI cannoni da 160 libbre di cui due rigati e quattro lisci.

In armamento il 25 aprile 1863, al comando del C.F. Roberto Pucci, lasciò Genova il 5 maggio diretta in Adriatico. Arrivata il 19 ad Ancona, partì il 20 diretta al Pireo, ove rimase di stazione fino al 1° luglio, per recarsi a Dulcigno e fare quindi ritorno al Pireo.

Partita il 26 agosto, rientrò il 1° settembre a Genova, che lasciò il giorno dopo, diretta a Napoli, da dove partì il 10 settembre, rientrando a Genova.

Il 5 ottobre accompagnò a La Spezia il Ministro della Marina Generale Cuglia, proseguendo il 12 per Napoli, di scorta alla "Governolo", che aveva a bordo il principe Umberto e il Ministro della Marina.

Tornata a Genova il 20 novembre, vi restò in disponibilità e quindi in disarmo dal 12 marzo 1864, per tutto il 1865.

Riarmata a settembre 1866, il 26 si recò con truppe a Palermo, in occasione dei moti sediziosi scoppiati in quella città, rientrando a Napoli e quindi a Genova, disarmando il 1° dicembre 1867.

Nel settembre 1871, comandata dal C.F. Labrano, fu inviata in Spagna, imbarcando a Malaga il principe ereditario Umberto di Savoia Carignano, che trasportò a Genova.

Tornata in disarmo dalla fine del 1874, fu radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 31 marzo 1875, n. 2433.

Fregata "CRISTINA"

Varata nel cantiere della Foce il 3 giugno 1819

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXVI cannoni da 24 libbre F.L.

Il obici da 60 libbre F.L. in batteria

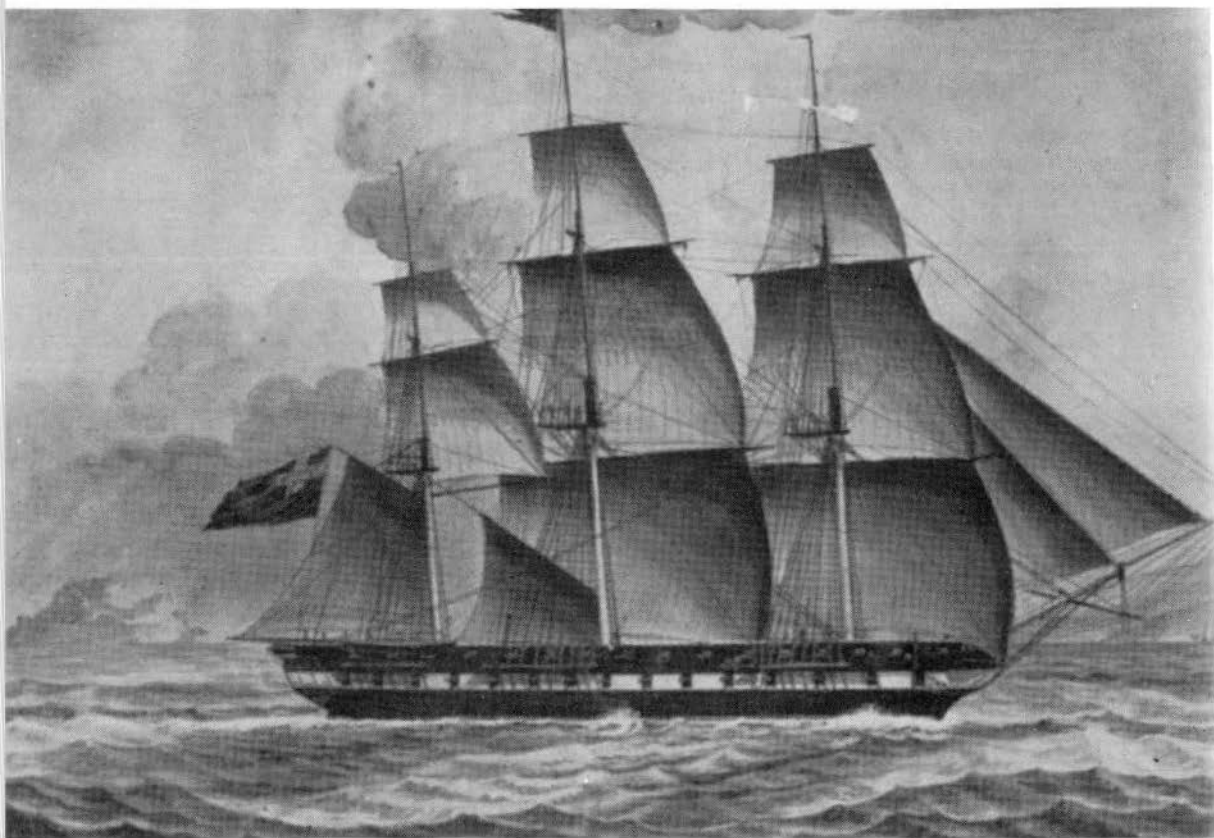
XX carronate da 18 libbre F.L. in coperta

Il 28 maggio 1821 si recò a Villafranca per imbarcarvi il re Carlo Felice e la regina Maria Cristina, che accompagnò a Genova.

Nell'aprile 1822 lasciò Genova con le fregate "Maria Teresa" e "Commercio di Genova", la corvetta "Tritone", i bricks "Nereide" e "Zeffiro", la goletta "Vigilante" agli ordini del C.A. Giorgio des Geneys, diretta a Tangeri per la firma del trattato di commercio e di amicizia col Sultano del Marocco.

Il 20 settembre 1825, comandata dal C.V. in seconda Luigi Serra, da Tunisi si trasferì a Tripoli per unirsi alla squadra agli ordini del C.V. Francesco Sivori e partecipare ad un'azione di forza contro Jussuf Pascià, Bey di quella Reggenza, azione svolta dal 24 al 28 settembre. Lasciata Tripoli il 2 ottobre, si recò a Smirne sostandovi fino al 13 dicembre, dette fondo a Mezzo Schifo in Sardegna dal 16 al 28 gennaio 1826 per la quarantena, sostò a La Spezia fino al 12 febbraio e infine il 13 febbraio 1826 rientrò a Genova, disarmando.

Riarmata il 23 maggio 1826, partì da Genova il 5 giugno con la corvetta "Tritone" e il brick "Nereide" agli ordini del C.V. Luigi Serra, diretta nelle acque dell'Egeo, a protezione del commercio marittimo sardo contro la pirateria greca e turca. Dopo aver fatto scalo a Milo il 18 giugno, dette fondo a Tenedos il 24, partendo il 30 di scorta a un convoglio di 18 legni mercantili sardi e austriaci, che lasciò al largo di Macronisi il 14 luglio. Tornata a Tenedos il 17 partì di nuovo col "Tritone" e il "Nereide" scortando un altro convoglio di 26 legni mercantili fino al largo di Cerigo. Rientrata a Tenedos il 6 agosto, mise vela il 12 con un terzo convoglio di 16 legni mercantili che

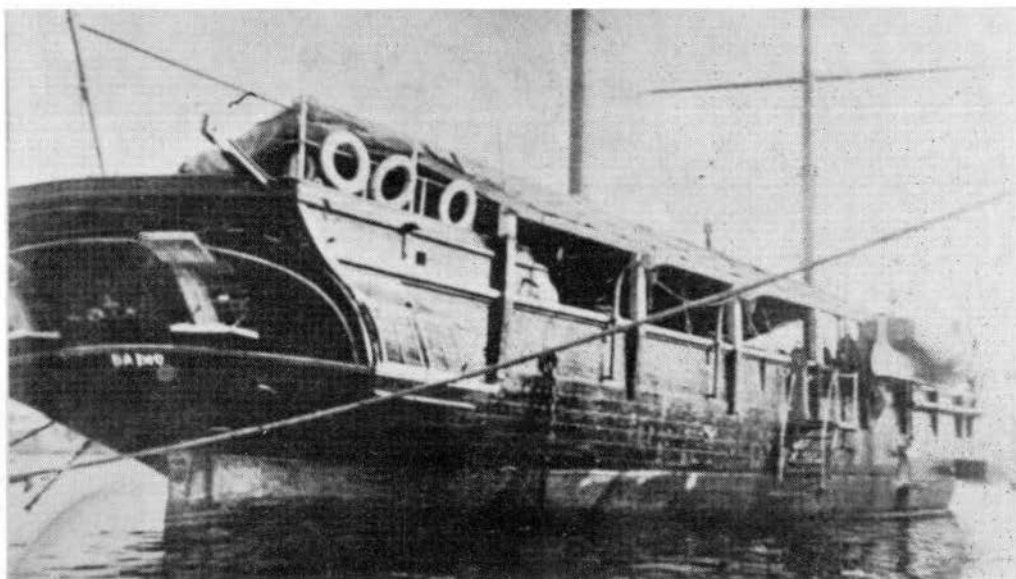


La fregata "CRISTINA"
(Museo navale di Pegli)

scortò fino a Milo. Fatta acqua a Paxos il 27, proseguì per Tinos fino al 1° agosto, diresse quindi per Cerigo, tornando a Tenedos, che lasciò il 21 agosto per essere a La Spezia il 5 settembre, in quarantena fino al 30 e a Genova il 1° ottobre 1826.

Nel gennaio e febbraio 1831, con le fregate "Aurora", "Haute Combe" e "Regina" prestò servizio di vigilanza foranea nelle acque della Corsica e al largo delle coste liguri, per impedire eventuali sbarchi di fuorusciti francesi.

Disarmata nel 1836, fu in seguito venduta per demolizione.



Il brigantino "DAINO" in disarmo.

Brigantino "DAINO"

Varato nel cantiere della Foce il 22 novembre 1844

Dislocamento: 450 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: VIII obici da 16 libbre F.L.

VI carronate da 18 libbre F.L.

Il 26 maggio 1845 lasciò Genova per recarsi a Costantinopoli e in Levante, rientrando a Genova il 22 agosto.

Dal novembre 1845 al giugno 1847 fu di stazione a Montevideo e sul Rio de la Plata.

Il 26 aprile 1848, al comando del C.F. Carlo Pellion di Persano, lasciò Genova con la squadra inviata in Adriatico agli ordini del C.A. Giuseppe Albini, arrivando al largo di Venezia il 22 maggio. Il 12 giugno scortò un convoglio di legni mercantili carichi di truppa, inviata via mare di rinforzo al presidio di Palmanova e il giorno seguente effettuò un'azione di fuoco contro le batterie di Caorle, tornando in rada a Venezia il 14. Il 10 settembre 1848 si trasferì ad Ancona, ove rimase inattivo fino al 23 ottobre, per tornare al largo del lido di Malamocco fino a metà novembre e successivamente dal 15 al 22 dicembre.

Tornato a Venezia, partì il 21 gennaio 1849, per fare ritorno a Genova, assieme all'"Aquila" e al "Colombo".

Il 2 luglio 1851 lasciò Genova con la squadra agli ordini del C.A. Courtois d'Arcollières, per una lunga campagna d'istruzione nel Mediterraneo centrale. A La Spezia il 6 luglio, a Villafranca dal 14 al 21 luglio, proseguì quindi per Portoferraio, Tunisi, Malta, Golfo Palmas, arrivando il 16 ottobre a Cagliari, da dove partì il 16 diretto a Genova.

Nel 1858, al comando del L.T.V. di 1^a classe Simone Pacoret di Saint Bon, effettuò con gli allievi della R. Scuola di Marina di Genova una campagna d'istruzione nel Mediterraneo occidentale, visitando Nizza, Tolone, Barcellona, Porto Mahon, Cartagena, Gibilterra, Cadice, Lisbona, Portsmouth e Plymouth.

Il 17 marzo 1861 fu iscritto nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato brigantino, armato con XIV cannoni da 24 libbre F.L. e II obici da 16 libbre F.L. ed un equipaggio di 140 uomini.

Dal 30 aprile 1862 si unì a Portoferraio alla flottiglia novizi e mozzi, per effettuare esercitazioni e manovre a fuoco nelle acque dell'arcipelago toscano. A Portoferraio fino al 14 maggio, quindi a Portovecchio e a La Maddalena fino al 26, a Cagliari fino al 2 giugno, rientrò a La Spezia il 5.

Nell'agosto 1862, al comando del L.T.V. Gogola, fu inviato in servizio di vigilanza foranea lungo le coste della Sicilia settentrionale e della Calabria.

Assegnato alla flottiglia novizi e mozzi col D.M. 19 gennaio 1863, partì da La Spezia il 16 giugno, al comando del C.F. Antonio Sery, diretto a Cagliari, ove ancorò il 24, proseguendo il 27 per il Golfo Palmas. Dopo altre esercitazioni e manovre a fuoco, tornò a Cagliari dal 9 all'11 luglio, a Gaeta dal 16 al 20, a Castellammare di Stabia dal 22 al 31 luglio, a Messina dal 3 al 5 agosto, proseguì per lo Jonio e l'Adriatico, ancorando ad Ancona il 26. Partito il 7 settembre 1863 per esercitazioni ed evoluzioni attorno a Lissa, tornò ad Ancona l'11, ripartendo il 15 per Augusta e Siracusa fino al 5 ottobre. A Trapani dal 9 al 22, dette fondo nel porto militare di Napoli il 26, proseguendo per La Spezia il 19 novembre, a rimorchio della "Carlo Alberto" e a Genova il 30 novembre 1863.

Passato al comando del C.F. Alessandro Baio, il 13 gennaio 1864 lasciò La Spezia, diretto a Portoferraio, ove restò allo sverno dal 17 marzo, al comando del C.F. Carlo Felice Baudini. Trasferitosi a Genova il 20 giugno, fu disarmato il 3 luglio 1864.

Nel 1865 fu assegnato all'Istituto Reale della Marina Mercantile di Genova, trasferendosi il 21 settembre da Genova a La Spezia a rimorchio dell'"Aquila". Nel 1868 fu riarmato e messo a disposizione del Duca d'Aosta, fino all'11 settembre 1868.

Col R.D. 9 maggio 1869, n. 5067, venne ceduto al convitto "Caracciolo" di Napoli, partendo il 26 luglio 1891 per un breve viaggio d'istruzione nel Tirreno.

A fine 1893 fu riarmato e nuovamente iscritto nei quadri del naviglio dello Stato, in qualità di pontone, per essere infine ceduto all'Istituto «Redenzione» del prof. Garaventa di Genova.

Fregata "DES GENEYS" già "HAUTE COMBE"

Varata nel cantiere della Foce il 12 dicembre 1827

Dislocamento: 1.508 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 47,10 × 12,60

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXVI cannoni da 24 libbre F.L.

IV cannoni da 60 libbre F.L. in batteria

XX carronate da 30 libbre F.L. in coperta

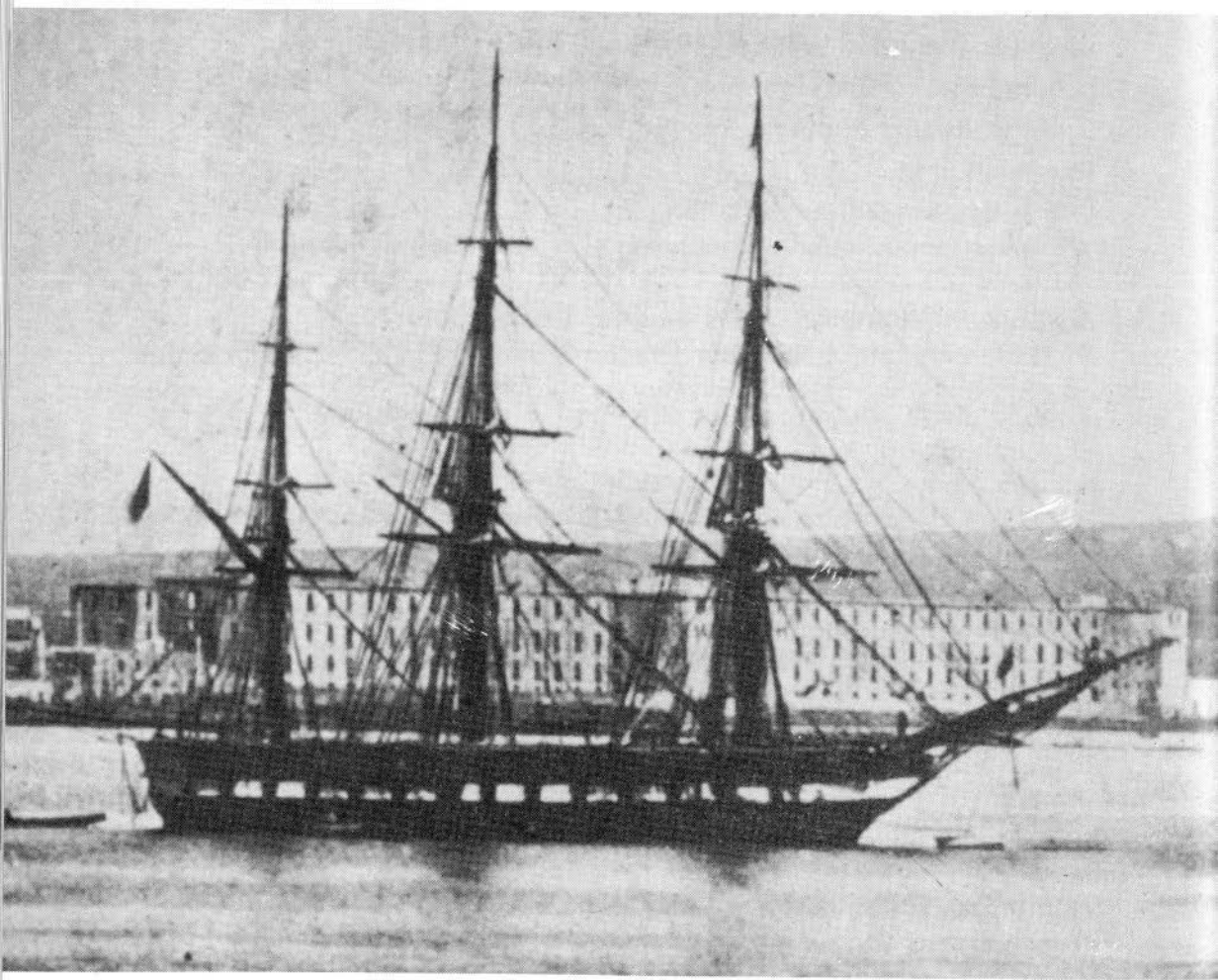
Uscita dalla darsena di Genova il 9 ottobre 1828 col nome di "Haute Combe", il 21 novembre trasportò a Cagliari l'Arcivescovo rientrando a Genova il 17 dicembre.

In armamento il 25 marzo 1829, al comando del C.V. in seconda Luigi Serra, il 10 aprile accompagnò a Cagliari il principe ereditario Carlo Alberto, scortata dal brigantino "Nereide". Lasciata Cagliari il 29 maggio, rimase alla fonda al largo dell'isola S. Pietro proseguendo il 1° giugno per Genova, ove ormeggiò il 7 disarmando il 9 giugno 1829.

Tornata in armamento il 21 agosto 1830, il 3 gennaio 1831 accompagnò a Villafranca il C.A. Francesco Ricca di Castelvechio tornando l'11 marzo a Genova, che lasciò il 17 maggio con truppe per Savona e Cagliari, rientrando il 29 assieme alla "Nereide".

Il 21 giugno 1831 partì da Genova di scorta alla fregata "Carlo Felice" ov'era imbarcata la regina vedova Maria Cristina diretta a Napoli.

L'8 luglio assieme alla fregata "Beroldo", che aveva a bordo il re Carlo Alberto e il comandante Generale della Marina barone Giorgio Andrea des Geneys, uscì in mare per manovre a fuoco ed esercitazioni.



La fregata "DES GENEYS" ex "HAUTE COMBE".

Per disposizione sovrana il 25 luglio 1831 fu ribattezzata "des Geneys" in onore dell'omonimo Comandante Generale della Marina ⁽¹⁾.

Il 7 marzo 1833, al comando del C.V. in seconda Giuseppe Albini, lasciò Genova diretta a Tunisi con la squadra agli ordini del C.A. conte Giorgio de Viry, per un'azione di forza contro il Bey di quella Reggenza.

Dopo aver fatto scalo a Vado per imbarcarvi un contingente di cacciatori franchi, arrivò il 13 nel Golfo Palmas, sostò a Cagliari dal 15 al 20 e dette fondo in rada a Tunisi il 30, unendosi alla squadra napoletana comandata dal C.V. Marino Caracciolo. Il 19 aprile fu iniziato il bombardamento delle batterie e dei fortini del porto, nonchè lo sbarco delle truppe. Ultimata la missione il 13 maggio, rientrò a Genova il 1° giugno 1833.

Il 2 settembre 1833 lasciò nuovamente Genova, al comando del C.V. in seconda Tito Olzati, diretta in Sicilia. Dopo avere circumnavigato l'isola, approdò a Licata, a Girgenti e a Siracusa. Si recò quindi a Palma Mallorca ove dette fondo il 24 settembre, per ripartire il 28 alla volta di Genova, ormeggiandosi in darsena il 4 ottobre e disarmando.

Il 26 dello stesso mese diresse per Livorno, con l'ordine sovrano di restare a disposizione del Granduca di Toscana, in servizio di vigilanza foranea per impedire l'eventuale sbarco di fuorusciti francesi. Ancorò a Livorno il 31 ottobre 1833, si recò quindi a La Spezia dal 15 al 17 novembre, tornando a Livorno dal 18 al 23. Dopo una breve missione nelle acque della Corsica, tornò ancora una volta a Livorno dal 25 al 28 e quindi a La

(1) N.d.A.: Risultano erronee le date fornite dal Gallizioli e riportate da altri scrittori di storia marinara, circa l'epoca in cui fu cambiato il nome della fregata da "Haute Combe" in "des Geneys".

A tale proposito si trascrive il testo integrale del dispaccio diretto dall'Ammiraglio in data 26 luglio 1831 al C.F. Tito Olzati, comandante della fregata:

Prot. n. 110

Genova, addì 26 luglio 1831

S.E. l'Ammiraglio Comandante in Capo mi ha incaricato di prevenire la S.V. che S.M. il Re si è degnato ordinare che d'ora innanzi la R. fregata "Haute Combe" venga denominata "des Geneys". Ella si compiacerà pertanto far iscrivere il presente Ordine Sovrano nel Giornale di bordo della suddetta R. fregata.

Il Contrammiraglio Capo di S.M.
f.to Rey di Villarey

Spezia il 30. Partita il 2 dicembre, dette fondo a Livorno il 3, sostandovi fino al 13 dicembre, per recarsi a Portoferraio dal 14 al 16 e nuovamente a Livorno dal 17 al 19 dicembre, rientrando a Genova il 20 e passando «in commissione».

Il 25 febbraio 1834, al comando del C.V. in seconda Tito Olzati, parti da Genova per accompagnare a Rio de Janeiro il conte Palma di Borgofranco, incaricato di affari del Re di Sardegna alla Corte Imperiale del Brasile. Di scalo a Tenerife dal 22 al 24 marzo, arrivò a Rio de Janeiro il 3 maggio, essendo così la prima nave da guerra sarda che approdava nelle lontane terre brasiliane. Lasciata Rio de Janeiro il 23, proseguì per Montevideo, ove dette fondo il 15 giugno, trattenendovisi trentatre giorni, per riparare i danni sofferti all'alberatura nel corso della navigazione col maltempo in Atlantico, danni aggravati dalla caduta di un fulmine sull'albero di maestra, durante un temporale, mentre era in rada a Montevideo, che lasciò il 18 luglio 1834. Dopo esser rimasta alla fonda a São Sebastião dal 1° al 21 agosto, arrivò a Rio de Janeiro il 27, sostandovi fino all'8 settembre. Proseguì quindi per Bahia dal 25 settembre all'8 ottobre, sostò a Pernambuco dal 18 al 21 ottobre per essere infine di ritorno a Genova il 12 dicembre 1834.

Il 30 dicembre 1835, al comando del C.V. in seconda Giuseppe Zicavo, parti da Genova con l'ordine di raggiungere la squadra del C.A. conte Luigi Serra. Arrivata a Cagliari il 2 gennaio 1836, proseguì il 5 per Mezzo Schifo, ove sostò dall'8 al 12, per unirsi alla squadra il 13 nelle acque di La Spezia.

Partita con la squadra il 17 alla volta di Napoli, vi si trattenne dal 28 gennaio al 21 febbraio 1836 per la nascita del principe ereditario Francesco Duca di Calabria e per la morte della Regina Maria Cristina avvenuta il 31 gennaio. Da Napoli si trasferì a Malta dal 26 febbraio al 5 marzo, quindi a La Spezia il 9 marzo, facendo ritorno a Genova il 10 marzo 1836.

Il 13 aprile 1837, di nuovo al comando dell'Olzati, lasciò Genova diretta ad Alessandria Egitto per accompagnarvi il cav. Cerruti, console generale di Sardegna. Arrivata a destinazione il 28 aprile, parti il 16 maggio per fare ritorno a Genova il 6 giugno, col cav. Ermirio, console di S.M. il Re di Sardegna.

Lasciò nuovamente Genova il 9 giugno 1837, essendo ancora in quarantena, per accompagnare il cav. Ermirio a Marsiglia, sua nuova destinazione. Arrivata il 13, parti il giorno seguente per Villafranca, proseguendo il 27 per Genova, ove dette fondo il mattino del 30 giugno 1837.

Tornò nell'America meridionale partendo da Genova il 13 ottobre 1841, al comando del C.V. Giorgio Mameli. Dopo aver poggato nel golfo di La Spezia dal 15 al 21 per forza di tempo e di mare, ancorò in rada a Santa Cruz de Tenerife il 18 dicembre 1841. Lasciò l'isola il 23 e dopo trentotto giorni di vela, arrivò in rada a Montevideo il 30 gennaio 1842. Il 12 febbraio lasciò Montevideo per risalire il Rio de la Plata, dando fondo a 11 miglia da Buenos Aires, ove rimase sino ai primi di aprile, per fare ritorno a Montevideo. Avuto l'ordine di rimpatriare, lasciò Montevideo il 10 aprile, fece scalo a Bahia ai primi di maggio. Qui venne raggiunta da un contrordine che la fece rientrare a Montevideo, ove rimase di stazione sino ai primi del 1843.

Il 26 aprile 1848, al comando dello stesso Mameli, lasciò Genova diretta in Adriatico con la squadra agli ordini del C. A. Giuseppe Albini. Arrivata il 17 maggio a Brindisi e il 20 ad Ancona, dette fondo il 22 nella laguna di Sacca di Piave, trasferendosi il 24 davanti a Trieste, il 28 al largo di Parenzo, il 31 a Portorose, dal 1° al 3 giugno davanti a Pirano, il 4 a Capodistria, e il 7 di nuovo davanti a Trieste, per il blocco di quel porto fino al 14 agosto 1848. Tornata in rada a Venezia fino al 10 settembre, si trasferì quindi ad Ancona portandosi di nuovo davanti a Venezia dal 28 ottobre a metà novembre per rientrare ad Ancona e infine ancora una volta davanti a Venezia dal 15 al 22 dicembre 1848. Rimasta inattiva ad Ancona fino all'aprile 1849, il 7 si recò nuovamente a Venezia per imbarcare le truppe sarde che lasciavano la Lombardia, dopo la sconfitta di Novara. Un ammutinamento dell'equipaggio venne affrontato con energia dal nuovo comandante C.V. in seconda Carlo Pellion di Persano e la nave fece ritorno a Genova ai primi di maggio 1849.

Il 2 luglio 1851, comandata dal C.V. Augusto Ceva di Noceto, partì da Genova con la squadra di evoluzione agli ordini del C.A. Luigi Courtois d'Arcollières, per una campagna nel Mediterraneo centrale. A La Spezia il 6 luglio, a Villafranca dal 14 al 21, proseguì per Malta, Tunisi, Golfo Palmas, arrivando il 10 ottobre a Cagliari, da dove il 16 proseguì per Genova.

Trasformata in nave trasporto, col nuovo armamento di VI cannoni da 80 libbre F.L. e II obici da 20 libbre F.L., il 18 dicembre 1854 lasciò Genova, «in gabarra», comandata dal C.F. Baldassarre Galli della Mantica, per trasportare a New York

sessantacinque esiliati politici. Arrivata a New York l'8 marzo vi imbarcò un carico di farina destinato alle truppe del Corpo di spedizione in Crimea. Il 24 giugno 1855 arrivò a Beikos, sul Bosforo, restandovi alla fonda fino al novembre 1855 con frequenti spostamenti a Balaklava. Tornò in Mar Nero nel febbraio e nel maggio 1856, con base a Yenikoi e a Istenia, sul Bosforo, recandosi il 10 giugno a Balaklava per imbarcarvi le truppe sarde che rimpatriavano. Fu di ritorno a Genova il 20 luglio 1856, al comando del C.F. Lomaglio.

Nel corso del 1858 fu inviata in Svezia per caricarvi catrame, legname pregiato e cannoni. Passata in disarmo a La Spezia, fu riarmata in «gabarra» nel luglio 1859, con IV obici da 20 libbre F.L. al comando del C.F. G.B. Albini e inviata in Adriatico per il rifornimento di carbone alle unità della divisione sarda ivi operante con quella francese del V.A. Romain Desfossés. Lasciata Antivari, il 21 luglio arrivò a Porto Augusto nell'isola Lussino, a rimorchio della "Governolo".

Vi rimase fino al 28, rientrando a La Spezia il 4 agosto 1859.

L'11 novembre 1860 arrivò a Napoli con materiali per la squadra di operazioni agli ordini del V.A. Persano. Il 26 dicembre si trasferì a Mola di Gaeta a rimorchio del "Conte di Cavour" e, imbarcati 600 prigionieri borbonici, li trasportò a Napoli il 7 gennaio 1861.

Il 9 marzo 1861 arrivò a Messina, con viveri per la squadra impegnata nell'assedio della Cittadella, facendo ritorno a Genova il 27 marzo 1861. Il 17 marzo 1861 fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia con la classifica di trasporto a vela.

Al comando del C.F. G.B. Ansaldo dal 24 luglio 1863 e poi del C.F. Luigi Bassi dal 3 gennaio 1864, fu adibita al servizio di trasporto materiali fra Genova e La Spezia fino al 1867.

A fine settembre 1867 fu inviata nuovamente nelle acque del Plata, al comando del C.F. Michele Pico. Arrivata a Montevideo il 19 dicembre 1867, vi stazionò come magazzino galleggiante e nave caserma per gli equipaggi della divisione navale dell'America meridionale.

Non essendo conveniente il suo rimpatrio, fu venduta a Montevideo per demolizione e radiata dai quadri del naviglio dello Stato con R.D. 27 dicembre 1869, n. 5433.

Goletta "DIANA"

Varata nel cantiere della Foce nel 1831

Dislocamento: 150 tonn.

Scafo in legno

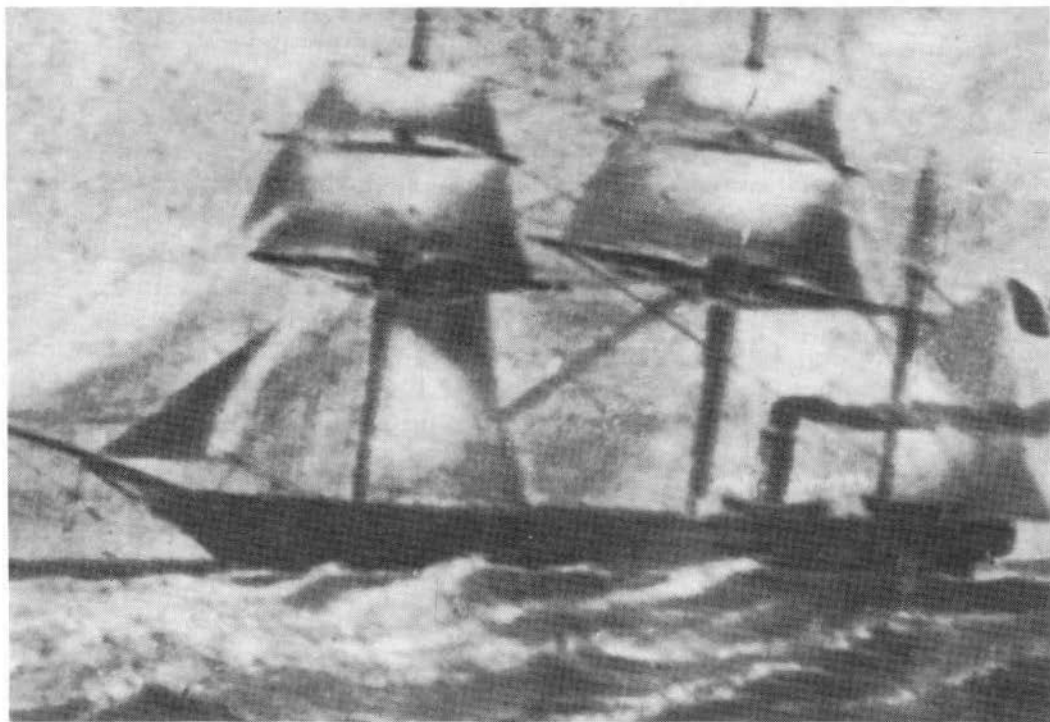
Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento all'origine: VIII cannoni da 16 libbre F.L.

Acquistata per il servizio postale di Stato fra Genova e la Sardegna, fu disarmata verso il 1847, allorché allo stesso servizio, oltre agli avvisi a ruote "Gulnara" e "Ichnusa", furono aggiunti anche il "Malfatano" e il "Tripoli".

Venduta per demolizione nel 1848.



Pirottrasporto "DORA"
(coll. Aldo Fraccaroli).

Pirotrasporto "DORA"

Varato a Londra nell'agosto 1855

Dislocamento: 895 tonn.

Scafo in ferro m. $64,30 \times 9,60$

Un ponte di coperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Apparato motore: Neptune Works 120 cav. nom.

Propulsione a elica - Un fumaiolo a poppavia

Armamento: II/ ... F.L.

Capacità di trasporto: 800 uomini, 60 cavalli e 16 carri

Acquistato dal Governo sardo nel novembre 1855 per le necessità della spedizione in Crimea, arrivò a Genova il 23 dicembre 1855, al comando del C.V. in seconda Augusto Ceva di Noceto, sbarcato dalla pirofregata "Carlo Alberto", che poi raggiunse a Balaklava con la "Governolo".

Passato al comando del C.F. Augusto Riboty, ai primi del 1856 fu inviato con viveri e materiali a Yenikoi, sul Bosforo e poi a Balaklava, in Crimea, ove tornò nel marzo 1856 per imbarcarvi ammalati. Partito da Balaklava il 19 aprile, sostò a Beikos fino al 22, rientrando a La Spezia a fine luglio e a Genova il 31 luglio 1856.

Dal 26 aprile al 12 maggio 1859 fece la spola fra Genova, Tolone e la Corsica per il trasporto delle truppe del Corpo di spedizione francese in Italia. Ai primi di agosto 1860 lasciò Genova al comando del 1° pilota Domenico Ventura con 5.000 fucili, rivoltelle e 30 barili di polvere per la squadra del C.A. Persano. Arrivata a Napoli il 4, partì in segreto il 10, con l'ordine di consegnare parte del carico a Mondragone a Francesco Stocco, ma essendo stato questi arrestato, fu costretto a tornare indietro, proseguendo poi per Palermo.

Il 29 agosto 1860 trasportò a Napoli altro materiale e munizioni per la squadra stessa, rientrando a Genova il 4 settembre. Verso il 15 dello stesso mese, al comando del C.C. Enrico de Viry, fu inviato in Adriatico con munizioni per la squadra impegnata nell'assedio di Ancona, ove si trattenne alla fonda a circa quattro miglia dal porto, dal 18 settembre ai primi di ottobre. Il 7 novembre 1860 imbarcò a Genova 1.500 soldati pontifici per Civitavecchia. L'11 partì da Napoli con truppe gari-

baldine per Genova. Il 17 gennaio 1861 arrivò a Mola di Gaeta con viveri e materiali per la squadra, partendo il 21 febbraio con prigionieri borbonici per Genova.

Ai primi di giugno 1861 fu inviato nelle acque di Capo Corso, per il ricupero dei materiali della fregata "Beroldo" naufragata in quei pressi il 6 gennaio 1861.

Il 17 marzo 1861 fu iscritto nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato trasporto a elica di 2° ordine.

Il 30 agosto 1861 arrivò a Napoli con le truppe, proveniente da Genova, che lasciò il 20 settembre, con forzati, diretto a Napoli, da dove partì l'11 dicembre per Genova, con volontari garibaldini, tornando a Napoli il 29 dicembre 1861 con altra truppa.

Il 13 gennaio e il 4 febbraio 1862 arrivò a Napoli con reclute dalla Calabria e il 30 aprile rimorchiò a Genova il brick francese "La Catherine", in pericolo al largo di Varazze.

Il 23 luglio 1862 trasportò a Palermo due battaglioni di bersaglieri. Il 4 gennaio 1863, l'11 febbraio e il 3 marzo trasportò materiali e truppa da Genova a La Spezia, disarmando l'11 marzo 1863.

Nell'aprile 1864 andò a recuperare parte dei materiali del "Lombardo", investito sulle secche dell'isola Domino, nelle Tremiti e colato a picco il 19 marzo. A novembre 1865 fu inviato nelle isole Jonie, con 54.000 razioni viveri per la squadra colà di stazione, rientrando ad Ancona nel dicembre 1865.

Adibito al trasporto di materiali fra Genova, La Spezia, Napoli e la Sicilia, il 10 gennaio 1866 fu costretto a riparare a Messina per forte maltempo.

In disarmo dal 24 settembre 1868, tornò in armamento ai primi del 1874 e il 21 agosto soccorse un legno mercantile investito a Sestri.

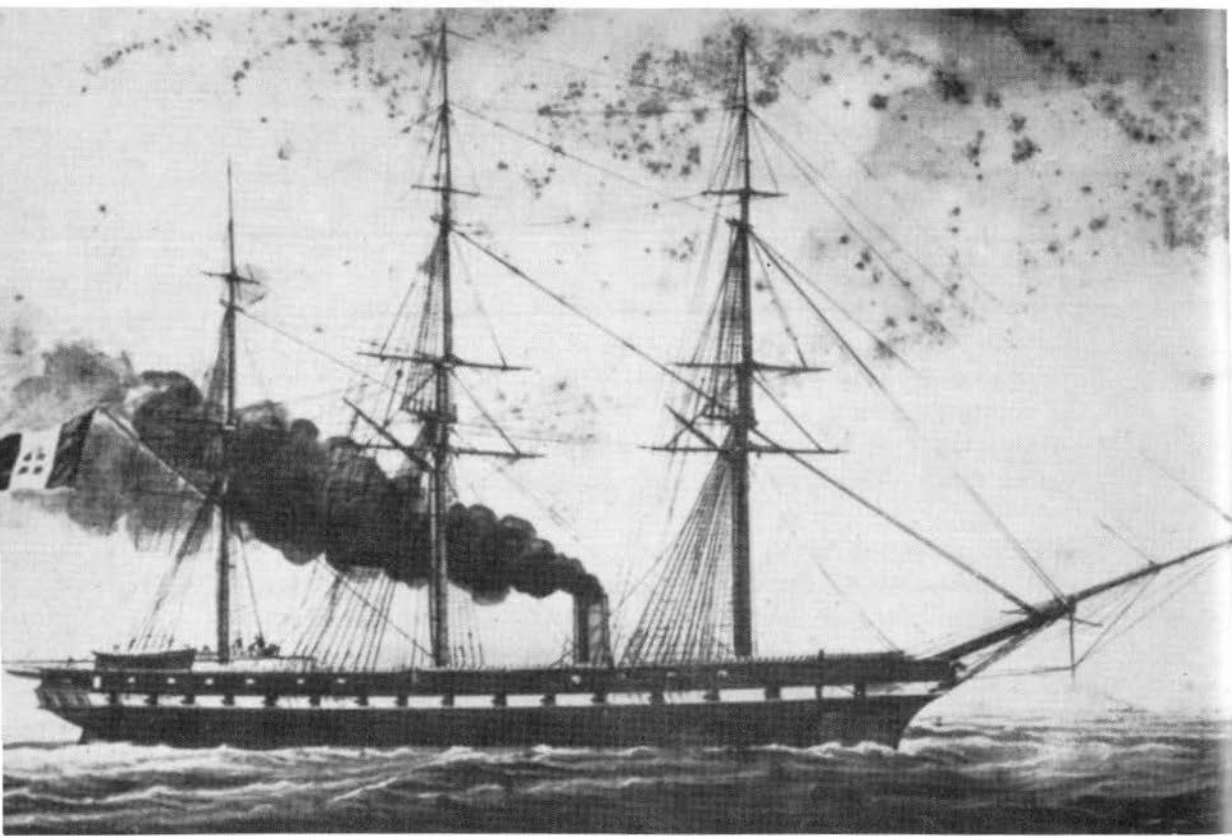
Nel marzo 1865 fu inviato a Tangeri, al comando del C.F. Fortunato Cassone, con casse di doni per il Sultano del Marocco.

Nel 1881, essendo in Adriatico, soccorse il 30 aprile il piroscafo inglese "Sumatra", trasferendosi poi a Venezia.

In armamento il 6 agosto 1885, partì da Napoli il 9 per prestare servizio di vigilanza quarantenaria nell'isola di Asinara sino al 23 novembre, rientrando a Napoli il 28.

Trasformato in lazaretto galleggiante per colerosi nell'isola di Asinara venne infine radiato dai quadri del naviglio dello Stato il 9 ottobre 1889.

Il suo scafo fu in seguito adoperato come deposito di fulmicotone a Panigaglia.



La pirofregata "DUCA DI GENOVA"

Pirofregata "DUCA DI GENOVA"

Varata nel cantiere della Foce il 3 novembre 1860

Dislocamento: 3.484 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 71,90 × 15.00

Due ponti

Due batterie: una coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Apparato motore: Penn a fodero 600 cav. nom. Quattro caldaie

Propulsione a elica - Un fumaiolo abbattibile

Armamento all'origine: II cannoni da 80 libbre F.L.

XXXVI cannoni da 40 libbre F.L.

XIV obici da 20 libbre F.L. in coperta

Costruita e varata per la Marina militare sarda, il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata fregata a elica di 1° rango.

Il 20 settembre 1861 accompagnò da Genova a Napoli il Luogotenente Generale della Rovere, rientrando a Genova il 23.

Partì da Genova il 4 ottobre 1861, diretta a Tunisi e al Pireo, tornando a Napoli il 5 febbraio 1862.

Al comando del C.V. Giraud, il 25 marzo 1862 entrò a far parte della squadra di evoluzione agli ordini del C.A. conte Albini. Dopo aver effettuato manovre ed esercitazioni a fuoco dal 25 marzo al 17 aprile, partì da La Spezia il 21 per Genova, di scorta alla "Maria Adelaide", dov'era imbarcato il Re Vittorio Emanuele II, per passare in rivista la squadra nelle acque della Meloria, il 23 aprile. A Napoli dal 28 aprile al 10 maggio 1862, per la parata della squadra francese in onore del Sovrano, tornò a Genova con i Ministri della guerra e delle Finanze.

Lasciata Genova il 21 giugno, si unì a Cagliari alla squadra di evoluzione, trasferendosi poi nel Golfo Palmas, da dove partì il 26 giugno per recarsi a Castellammare di Stabia e assistere al varo dell'"Etna" il 18 luglio 1862.

Partita da Napoli il 25, al comando del C.V. Giraud, diresse per Palermo, con l'ordine di impedire lo sbarco dei volontari garibaldini sul continente. A Messina il 19 agosto, bordeggiò nello stretto fino a Taormina e Catania, rientrando a Messina.

Passata al comando del C.F. Alessandro Wright, dopo lo sbarco del C.V. Giraud, ordinato dal V.A. Persano il 29 agosto, quale punizione per l'insuccesso della missione affidatagli.

Il 30 agosto imbarcò a Reggio Calabria Giuseppe Garibaldi ferito durante lo scontro sull'Aspromonte e lo accompagnò a La Spezia.

Il 29 settembre 1862 lasciò Genova, diretta con la squadra a Lisbona, di scorta d'onore alla principessa Maria Pia di Savoia Carignano, che andava sposa al re Luigi I del Portogallo. Dopo aver fatto scalo a Gibilterra dal 3 al 4 ottobre, ancorò sul Tago davanti a Lisbona il 6, sostandovi fino al 6 novembre 1862. Nel viaggio di ritorno fermò nuovamente a Gibilterra per carbonarvi, quindi a Cagliari, rientrando a Genova il 12 novembre e disarmando il 25. Tornata in armamento il 15 giugno 1863, al comando del C.V. Giuseppe di Montezemolo, il 21 luglio partì da Genova diretta a La Spezia, tornando poi a Genova, che lasciò il 3 agosto, con la "Maria Adelaide", diretta a Cette fino al 16, quindi a Pula dal 19 al 25, a Cagliari fino al 3 settembre 1863 e infine nel Golfo Palmas, da dove salpò il 18, con la squadra, per recarsi nuovamente a Lisbona, in occasione dei festeggiamenti per il battesimo del primogenito della regina Maria Pia. Dopo avere fatto scalo a Gibilterra dal 25 settembre al 9 ottobre, arrivò a Lisbona il 10, restandovi fino al 20. Tornata a Gibilterra il 23 e il 24 per carbonarvi, si recò nel Golfo Palmas dal 28 al 30 ottobre e rientrò a Napoli il 1° novembre 1863.

Il 16 novembre 1863 partecipò alla rivista navale nel golfo di Napoli, in onore del re Vittorio Emanuele II, imbarcato sulla "Maria Adelaide", che scortò fino a Livorno il 17. Partita il 22, proseguì per Genova, ove il 4 dicembre entrò in bacino.

Passata il 3 dicembre 1863 al comando del C.V. Alfredo di Clavesana, partì da Genova il 12 gennaio 1864 per La Spezia, che lasciò il 28 aprile, con la "Maria Adelaide", diretta a Tunisi, ove rimase di stazione fino al 23 settembre, data la situazione politica in atto in quella Reggenza. A Cagliari dal 27 settembre al 4 ottobre, a Palermo dall'8 al 17, a Napoli il 20, a La Spezia il 22, rientrò a Genova il 5 dicembre, disarmando il 10 dicembre 1864.

Il 17 aprile 1865 si trasferì a La Spezia, tornando a Genova a maggio e quindi nuovamente a La Spezia il 17 agosto, disarmando.

Riarmata il 3 maggio 1866, al comando del C.V. Alfredo di Clavesana, armata con VIII cannoni da 160 libbre F.R.C., X obi-

ci da 200 libbre F.L., XXXII cannoni da 160 libbre F.L. e IV cannoni da 80 libbre B.R. su affusto, entrò a far parte della squadra sussidiaria agli ordini del V.A. Albini. Lasciata La Spezia il 28 maggio, si unì a Taranto alle altre unità della squadra di battaglia, con le quali raggiunse Ancona il 20 giugno 1866.

Il 17 e il 18 luglio partecipò alle azioni di fuoco contro le batterie di Porto Manego e Porto Carober (Lissa).

Il 20 luglio 1866 fu presente allo scontro con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, senza prendervi parte attiva.

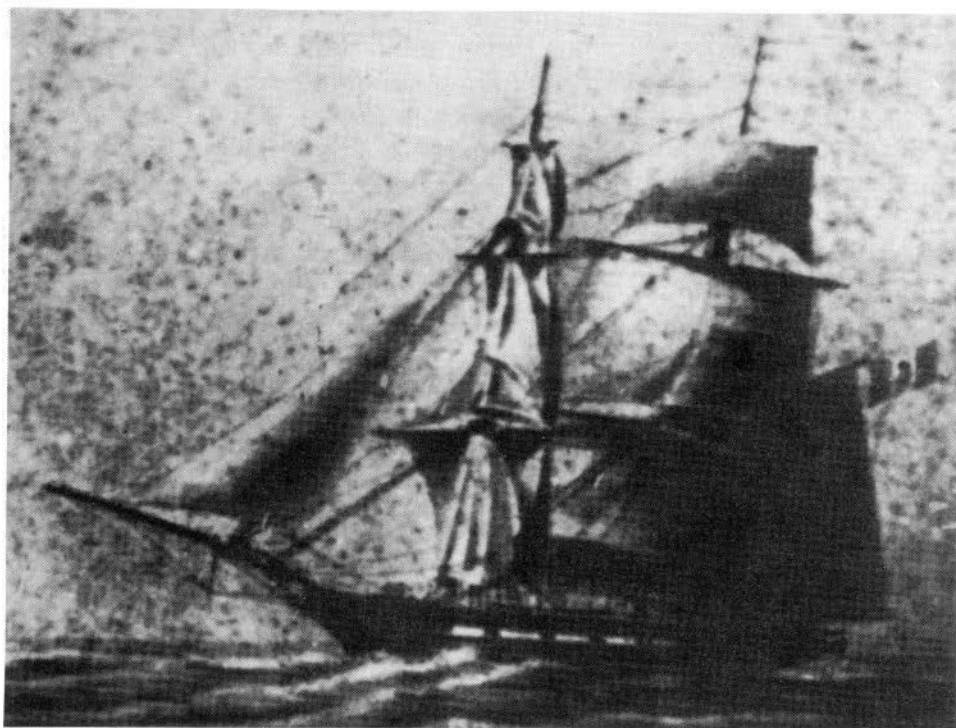
Tornata ad Ancona il 21 luglio, vi rimase fino al 17 agosto, per raggiungere poi Taranto, che lasciò il 17 settembre con la divisione agli ordini del C.A. Augusto Riboty, diretta a Palermo, in occasione dei gravi disordini scoppiati in quella città.

Vi restò fino al 2 ottobre, facendo ritorno a Napoli il 4 e a Genova il 6 ottobre 1866.

Dal 19 dicembre 1868 al comando del C.V. Raffaele Cacace.

Nel marzo 1870, al comando del C.V. Roberto Pepi, fu inviata nuovamente di stazione a Tunisi e quindi dal 1° aprile entrò a far parte della squadra agli ordini del C.A. Ulisse Isola, prestando servizio di vigilanza foranea lungo le coste laziali dai primi di settembre 1870, in previsione delle eventuali operazioni navali per l'occupazione di Roma.

Restò quindi in disarmo a La Spezia per vari anni, finché col R.D. 31 marzo 1875, n. 2423, venne radiata dai quadri del naviglio dello Stato.



Brigantino "ERIDANO"
(coll. Aldo Fraccaroli)

Brigantino "ERIDANO"

Varato nel cantiere della Foce l'8 agosto 1841

Dislocamento: 450 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: XIV cannoni da 24 libbre F.L.

II obici da 16 libbre F.L.

Parti da Genova il 13 settembre 1842, al comando del C.V. in seconda Carlo Pellion di Persano, per una lunga campagna oceanica.

Dopo aver sostato a La Maddalena e quindi a Cartagena dal 25 settembre al 1° ottobre, ancorando fuori Punta Podadera, arrivò a Gibilterra il 5 ottobre e ne ripartì il 10, col mare grosso e vento fresco. Si fermò a Santa Cruz de Tenerife dalla sera del 24 al mattino del 28 ottobre e dopo oltre un mese di vela, dette fondo in rada a Rio de Janeiro il 29 novembre 1842 entrando in porto il 1° dicembre. Partito il 20 dicembre 1842 per Montevideo, vi ancorò in rada il 4 gennaio 1843, per imboccare il Rio de la Plata il 6 e dare fondo nella baia di Buenos Aires l'8 gennaio 1843. Trasferitosi il 16 gennaio a Montevideo, vi rimase stazionario fino al 6 gennaio 1844, salvo un breve periodo dall'8 al 13 luglio per eseguire lavori di raddobbo nell'arsenale di Colonia e dal 14 luglio al 7 agosto, periodo in cui rimase a Buenos Aires.

Lasciata Montevideo il 6 gennaio 1844, sostò a Buenos Aires fino al 9 gennaio e quindi, dopo aver felicemente attraversato lo Stretto di Magellano, entrò nel Pacifico, dando fondo in rada a Valparaíso il 20 febbraio 1844.

Partito il 19 marzo, ancorò nella rada di Cubica dal 26 al 28 marzo, dando fondo in rada a Callao il 9 aprile 1844. Vi sostò fino al 2 giugno e quindi riprese il mare inoltrandosi nel Pacifico, per visitare le isole Marchesi dal 25 al 29 luglio, dando fondo nella Baia Anna Maria dell'isola Nuca Iva, ove trovò alcuni muratori piemontesi al servizio della Francia. Si recò quindi nelle isole Tahiti, a Papeete, dal 3 al 5 agosto e nelle isole Hawai, a Honolulu, dal 2 al 18 settembre, ancorando infine nella baia di San Francisco, l'11 ottobre 1844. Il 14 si tra-

sferì nella Cala San Pedro, proseguendo il 19 per Monterey, ove sostò dal 20 al 25 ottobre, a Mazatlan dal 5 al 12 novembre, a San Blas dal 13 al 25 novembre, entrando in Acapulco il 23 novembre con un'audace manovra notturna, senza l'ausilio del pilota. Vi sostò fino al 27 gennaio 1845 e quindi fece vela per il ritorno, sostando a Valparaiso fino al 14 febbraio. Dopo aver nuovamente attraversato lo Stretto di Magellano, arrivò a Montevideo il 6 marzo 1845, dopo ventidue giorni di vela dal Cile, con venti contrari e maltempo.

Lasciata Montevideo il 12 aprile, si trasferì a Buenos Aires, sostandovi dal 16 al 22 aprile e quindi tornò il 24 aprile a Montevideo, ove incontrò la corvetta "Aquila".

Il 31 maggio mise alla vela con forza di tempo e di mare per fare ritorno in Italia. Attraversato l'Atlantico, dopo sessantatre giorni arrivò a Madera il 3 agosto 1845, proseguì il 6 con vento in poppa per Cadice, che raggiunse il 16 agosto. Partito il 19, si trattenne a Gibilterra dal 28 agosto al 2 settembre per rifornirsi di acqua e di viveri freschi, e infine rientrò a Genova il 14 settembre 1845, dopo tre anni e un giorno di assenza dall'Italia.

Fu questa la più lunga campagna oceanica effettuata da un legno della Marina sarda, in porti dell'Oceania e dell'America centrale, ove per la prima volta fu «mostrata» la bandiera del Regno di Sardegna.

Il 14 marzo 1847 lasciò nuovamente Genova per recarsi di stazione in Levante, rimpatriando il 30 settembre 1847.

Partì ancora una volta da Genova ai primi di gennaio 1848 per tornare nell'America meridionale, stazionando nel Rio de la Plata fino al marzo 1851.

Assegnato alla R. Scuola di Marina di Genova, dal 1852 al 1858 effettuò ogni anno una campagna d'istruzione con gli allievi.

Negli ultimi mesi del 1858, al comando del C.F. Alessandro Wright, fu inviata in Levante, visitando Suda, Alessandria Egitto, Tunisi, Malta, Milo, il Pireo e Smirne, ove il 21 dicembre inviò a terra una sua comandata per concorrere ad estinguere un grave incendio scoppiato in città.

Nel maggio 1859 venne trasferito a disposizione del Governo provvisorio toscano, tornando a Genova nel marzo 1860.

Il 17 marzo 1861 fu iscritto nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato brigantino, armato con

XIV cannoni da 24 libbre F.L., II da 16 libbre F.L. e con 140 uomini di equipaggio.

Dal giugno all'ottobre 1861 effettuò un'altra campagna d'istruzione, partendo da Genova il 26 giugno per unirsi a Porto Santo Stefano all'"Aurora", alla "San Michele" e ai brigantini "Colombo", "Valoroso" e "Zeffiro" della flottiglia novizi e mozzi. Il 29 giugno proseguì per Portolongone, che lasciò il 5 luglio, per evoluzioni e manovre a fuoco nell'arcipelago toscano. Tornato a La Spezia il 18 luglio, vi sostò fino al 22, per recarsi a Livorno dal 23 al 30.

Dopo un altro periodo di evoluzioni nell'arcipelago toscano, rientrò a La Spezia il 6 agosto, partendo il 20 per Genova, da dove il 31 agosto si recò a Vado fino al 13 settembre, per fare ritorno a Genova il 18.

Il 21 aprile 1862 lasciò La Spezia con la flottiglia novizi e mozzi per altre manovre ed esercitazioni a fuoco nelle acque dell'arcipelago toscano. Il 23 aprile si trasferì al largo della Meloria per salutare alla voce il re Vittorio Emanuele II, che, a bordo della "Maria Adelaide", passava in rivista la squadra di evoluzione agli ordini del C.A. conte Albini. Restò nelle acque toscane fino al 4 maggio, per recarsi a Portoferraio fino al 14, a Portovecchio e a La Maddalena fino al 26, a Cagliari fino al 2 giugno, rientrando a La Spezia il 7.

Con D.M. 19 gennaio 1863 fu nuovamente assegnato alla flottiglia novizi e mozzi, partendo il 25 marzo da La Spezia al comando del C.F. Alessandro Baio, per eseguire manovre ed esercitazioni nel golfo. Il 16 giugno, assieme alla "Cristina", all'"Intrepido" e allo "Zeffiro", diresse per Cagliari, ove sostò dal 24 al 27, proseguendo per il Golfo Palmas dal 30 giugno all'8 luglio, facendo ritorno a Cagliari il 9 luglio 1863.

Partito l'11, sostò a Gaeta dal 16 al 20 e a Castellammare di Stabia dal 22 al 31 luglio. Proseguì quindi col "Daino" per Messina dal 3 al 5 agosto, recandosi quindi in Adriatico, ad Ancona dal 26 agosto al 15 settembre. Partito da Ancona, sostò ad Augusta e quindi a Siracusa fino al 22, a Napoli dal 26 ottobre al 19 novembre, a La Spezia dal 20 al 30 novembre e infine a Genova il 2 dicembre 1863, disarmando.

In disponibilità e poi in disarmo per tutto il 1864 e il 1865, lasciò Genova il 26 luglio 1865, a rimorchio del "Principe di Carignano" diretto a La Spezia e quindi a Napoli, ove arrivò il 31, proseguendo nella posizione di disarmo.

Fu riarmato per un brevissimo periodo nell'agosto 1865 recandosi a Siracusa e ad Augusta.

Tornato in disarmo fu radiato dal naviglio dello Stato col R.D. 13 settembre 1868 n. 4609.

Fregata "EURIDICE"

Varata nel cantiere della Foce il 5 novembre 1828

Dislocamento: 1.440 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 44,20 × 11,70

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXIV cannoni da 18 libbre F.L.

IV obici da 30 libbre F.L. in batteria

XVI carronate da 24 libbre F.L. in coperta

Equipaggio: 339 uomini

Il 20 maggio 1829 arrivò a Napoli, proveniente da Genova, col re Carlo Felice e la regina Maria Cristina, trattenendovisi fino al 13 luglio.

Il 5 maggio 1830 lasciò Genova, diretta a Tunisi, con la squadra agli ordini del C.A. Ricca di Castelvechio, per un'azione dimostrativa contro il Bey di quella Reggenza. Arrivata in rada a La Goletta il 17 maggio, vi sostò sino alla fine del mese, facendo ritorno a Genova il 2 giugno 1830.

Dal 12 febbraio al 7 aprile 1831, al comando del C.V. Giuseppe Albini, fu inviata con le fregate "Haute Combe", "Cristina" e "Regina", in servizio di vigilanza foranea lungo il litorale ligure e toscano e nelle acque della Corsica, per impedire eventuali sbarchi di fuorusciti francesi.

Lasciò Genova il 21 giugno 1831, al comando dello stesso conte Albini, con la fregata "Carlo Felice", per accompagnare la regina vedova Maria Cristina a Napoli, ove rimase dal 27 giugno al 12 luglio, tornando a Genova il 17.

Partì nuovamente da Genova il 18 gennaio 1832, ancora al comando dell'Albini, assieme alla fregata "Aurora", per accompagnare a Tunisi il cav. Filippi, console sardo presso il Bey di quella Reggenza. Arrivata a destinazione il 25 gennaio e sbarcato il console, proseguì il 26 per Tripoli, ove si trattenne fino al 3 febbraio. Tornò quindi a Tunisi il 10 febbraio, partendo il 9 marzo, dopo aver reimbarcato il cav. Filippi. Sostò a Mezzo Schifo in Sardegna dal 12 al 18 e rientrò a Genova il 21 marzo 1832 disarmando.

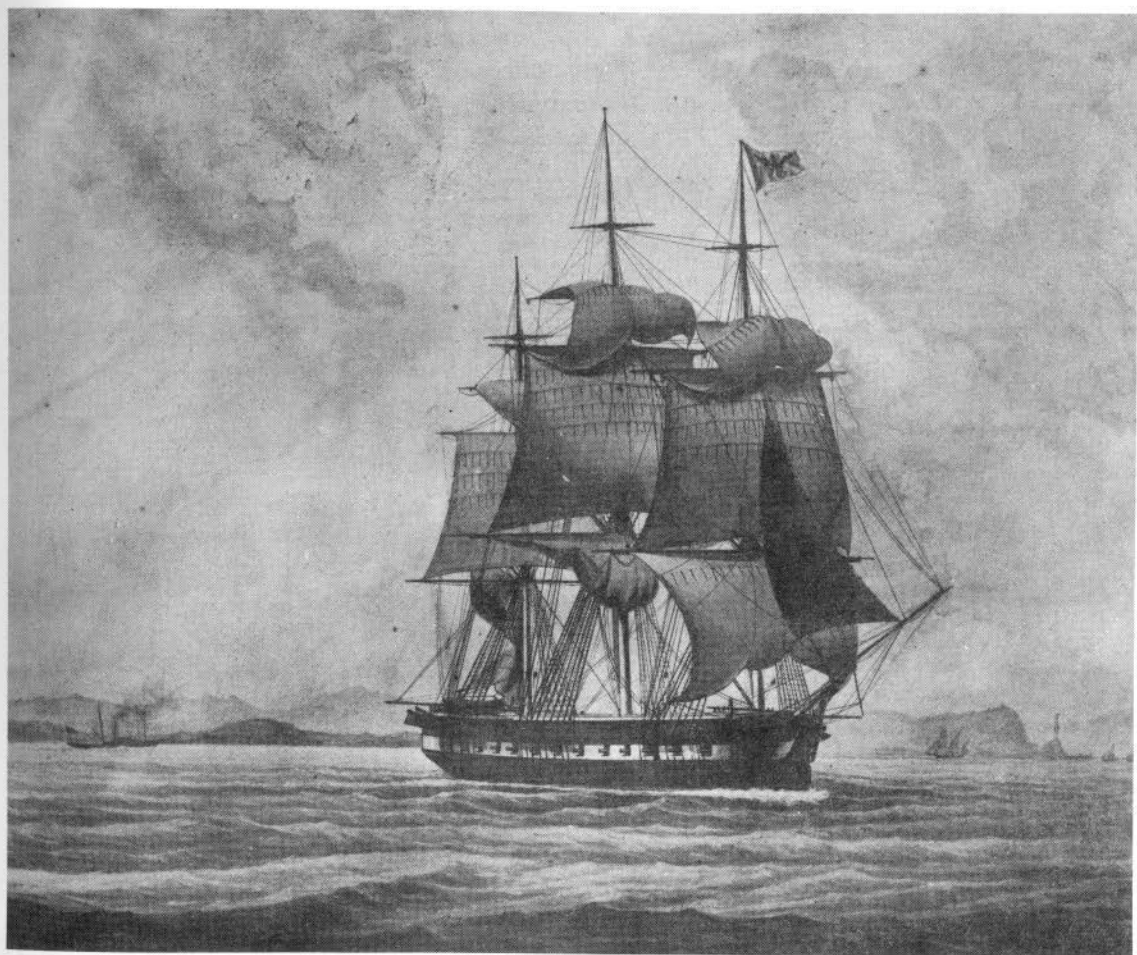
Tre mesi dopo, il 23 giugno 1832, partì nuovamente da Genova, al comando del C.V. in 2^a Giuseppe Zicavo, diretta a Napoli con la divisione agli ordini del C.A. Ricca di Castelveccchio, che aveva issato la sua insegna sulla fregata "Carlo Felice". Arrivata il 29 giugno, partì il 12 luglio con la regina vedova Maria Cristina, imbarcata sulla nave ammiraglia che scortò fino a Genova, ove dette fondo il 20.

Il 9 ottobre dello stesso anno lasciò Genova, al comando dello Zicavo, per una missione presso il console sardo di Tripoli, ove giunse il 19, sostandovi per pochi giorni e facendo ritorno a Genova il 10 novembre 1832.

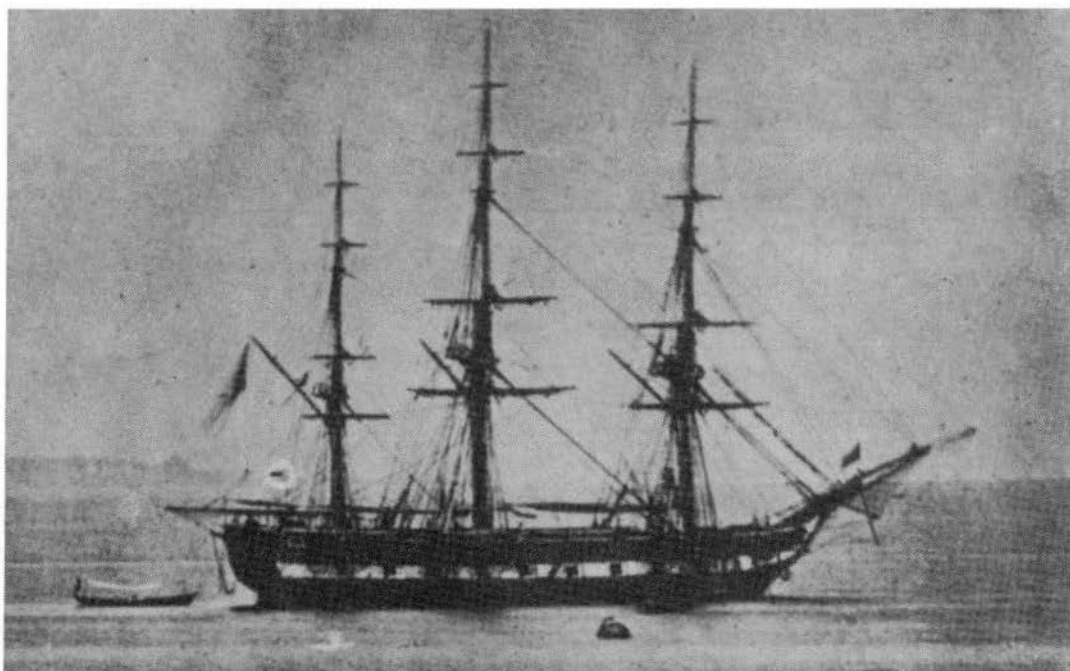
Il 26 novembre, al comando del C.V. in 2^a Tito Olzati, scortò da Genova a Napoli la fregata napoletana "Regina Isabella" sulla quale avevano preso imbarco il re Ferdinando II di Borbone e la sua sposa Maria Cristina di Savoia. Arrivata il 28 novembre, lasciò Napoli il 15 dicembre per fare ritorno a La Spezia il 19 e a Genova il 21.

Il 7 gennaio 1833, al comando del C.V. in 2^a Barabino, partì da Genova diretta a Tunisi, ove si unì alla squadra agli ordini del C.V. conte Giorgio de Viry, imbarcato sulla fregata "Regina". Rimase in rada a Tunisi fino al 28 maggio, per tornare a Genova col Maggiore Generale cav. Montiglio, incaricato di affari del Re di Sardegna presso la Reggenza di Tunisi. Arrivata a Cagliari il 30 maggio, in quarantena, partì il 18 giugno per sbarcare ad Alghero il distaccamento di Cacciatori Franchi imbarcato a Vado sulla "Regina" nel viaggio di andata a Tunisi e infine rientrò il 30 giugno a Genova, che lasciò il 23 dicembre 1833 per andare a sostituire la "des Geneys" nella stazione a Livorno.

Arrivata a Livorno il 27 dicembre 1833, partì il 3 gennaio 1834 per Portoferraio, ove restò fino al 9. Tornata a Livorno, partì il 21 gennaio in crociera di vigilanza fino al 26, si recò quindi a La Spezia dal 4 al 7 febbraio, tornando di stazione a Livorno fino al 6 marzo. Recatasi l'8 marzo a Portoferraio, vi sostò fino al 13, per rendersi una terza volta a Livorno, che lasciò il 28 per rientrare a La Spezia il 29 marzo 1834. Partita il 3 aprile, diresse ancora una volta per Livorno, ove stazionò fino al 16. Rientrata a La Spezia, vi rimase fino al 19, si recò di nuovo a Livorno fino al 2 luglio e quindi a Portoferraio dal 3 all'8 luglio, per stazionare a Livorno fino al 3 agosto e rientrare infine a Genova il giorno seguente.



La fregata "EURIDICE"
(Museo navale di Pegli)



La fregata "EURIDICE" nel 1863

Il 6 gennaio 1835, al comando del C.V. in 2^a Barabino, partì da Genova per accompagnare a Tunisi il console sardo cav. Trouquet. Dopo aver sostato a Cagliari il 15 gennaio, per sbarcarvi il marchese di Villahermosa, arrivò a Tripoli il 5 febbraio, sbarcandovi il console cav. Cerruti e quindi a Tunisi il 18, ove lasciò il cav. Trouquet, partendo il 24, per far ritorno a Cagliari dal 26 al 28 febbraio e a Genova il 4 marzo 1835.

Partì da Genova il 23 dicembre 1835, al comando del C.V. in 2^a Giorgio Mameli, per una campagna d'istruzione con la squadra agli ordini del C.A. conte Luigi Serra, formata dalle fregate "Beroldo", "Carlo Felice", "des Geneys" e "Regina", dalle corvette "Aurora" e "Nereide". A Livorno dal 28 dicembre 1835 al 9 gennaio 1836, a La Spezia dal 13 al 17 gennaio, arrivò a Napoli il 23, sostandovi fino al 21 febbraio per la nascita del principe ereditario Francesco duca di Calabria e la morte della regina Maria Cristina, avvenuta il 31 gennaio. Proseguì quindi per Malta, ove lasciò la squadra per recarsi a Cagliari dall'8 al 19 marzo e fare ritorno a Genova il 5 aprile 1836.

Il 4 agosto 1836 lasciò Genova al comando del C.V. in 2^a conte Francesco Serra, diretta nell'America meridionale. Dopo aver fatto scalo a Gibilterra dal 20 al 30 agosto, sostò a Santa Cruz de Tenerife dal 6 all'8 settembre, attraversò l'Atlantico con venti favorevoli e dette fondo a Rio de Janeiro il 16 ottobre. Partita l'11 dicembre, arrivò il 1^o gennaio 1837 in rada a Montevideo, stazionandovi fino al 16 febbraio.

Tornata a Rio de Janeiro dal 15 marzo al 23 aprile, diresse quindi per Bahia, ove dette fondo il 31 maggio 1837. Da Bahia proseguì l'11 giugno per il nord Brasile, arrivando il 14 a Pernambuco, il 26 giugno a São Luis de Maranhão, ove si trattenne fino al 4 luglio. Si spinse quindi ancora più al nord, verso le foci del Rio delle Amazzoni, in regioni ove mai fino ad allora era apparsa la bandiera di uno Stato italiano. Dato fondo il 9 luglio a Belem, vi restò fino al 23 luglio, tornando a Rio de Janeiro dal 15 al 19 settembre 1837.

Ricevuto l'ordine di rimpatriare, salpò da Rio de Janeiro col conte Palma di Borgofranco, incaricato di affari del Re di Sardegna presso la Corte imperiale del Brasile, diretta a Pernambuco, ove ancorò il 1^o novembre. Attraversato l'Atlantico con venti contrari e poi con calme equatoriali, dette fondo a Gibilterra il 15 dicembre, dopo quarantacinque giorni di vela. Partita il 31 dicembre 1837, fu di ritorno a La Spezia il 15 gen-

naio 1838 e a Genova il 22, dopo due anni e un mese di assenza.

Lasciò Genova il 3 giugno 1840, al comando del C.F. Sotgiu, questa volta per una lunga campagna nel Nord Europa e nel Baltico. Arrivata a Portsmouth il 4 luglio, vi sostò fino al 7, per ancorare il 12 davanti a Elsinore e nello stesso giorno a Copenhagen. Vi restò alla fonda sino al 15 luglio, dirigendo quindi per Norrkøping, ove ancorò dal 18 al 23. Proseguì per Stoccolma, sostandovi fino al 19 agosto, essendo la prima nave da guerra sarda che «mostrava» la sua bandiera azzurra nella capitale della Svezia. Tornata a Copenhagen dal 23 al 25 agosto, quindi a Sheerness dal 2 al 9 settembre, a Dover fino al 12, ancorò a Gibilterra dal 26 al 30 settembre. Sostò a Cagliari dal 15 ottobre al 4 novembre, facendo ritorno a La Spezia l'8 e a Genova il 17 novembre 1840.

Partì nuovamente da Genova il 9 giugno 1841, al comando del C.F. Sotgiu, per una campagna d'istruzione con gli allievi della R. Scuola di Marina, nelle acque del Tirreno, dello Jonio e dell'Adriatico. A La Spezia dall'11 al 13 giugno, a Brindisi dal 2 al 5 luglio, a Trieste dal 10 al 22 luglio, ad Ancona dal 25 al 31, si recò a Lissa il 3 agosto, per raggiungere Gravosa il 6, sostandovi fino al 9. Proseguì poi per Manfredonia dal 17 al 23 agosto, Cagliari dal 1° al 15 settembre, rientrando a Genova il 22. Acuitasi la tensione col Marocco, verso la fine del 1841, al comando del C.F. di Villarey, fu inviata nuovamente a Tangeri, ove giunse il 3 dicembre 1841, ottenendo le dovute soddisfazioni.

Partì da Genova il 23 aprile 1842, al comando del C.F. Maurizio Antonio di Villarey, diretta nuovamente nell'America meridionale. A Gibilterra il 9 maggio, proseguì per Santa Cruz de Tenerife, Rio de Janeiro e Montevideo, ove rimase di stazione fino al 12 settembre 1844, sostituita dall'"Aquila".

Ai primi di maggio 1848 trasportò a Venezia 75 uomini del battaglione Real Navi, a disposizione del C.F. Marchese Ippolito Spinola, in missione speciale presso il Governo provvisorio di Venezia.

Verso la fine di maggio 1848, comandata dal C.F. Augusto Corporandi d'Auvare, lasciò Genova per raggiungere in Adriatico la squadra agli ordini del C.A. conte Giuseppe Albini. Arrivata in rada a Venezia il 2 giugno, proseguì il 7 per Trieste, partecipando al blocco di quel porto fino al 14 agosto, per tornare

davanti a Venezia fino al 10 settembre. Ad Ancona fino al 28 settembre 1848, tornò ad ancorare al largo di Venezia fino a metà novembre, per rientrare ad Ancona, che lasciò il 15 dicembre per rendersi di nuovo davanti a Venezia fino al 22 e infine ad Ancona, ove rimase inattiva fino all'aprile 1849. Ricevuto l'ordine di reimbarcare le truppe sarde che lasciavano la Lombardia dopo la sconfitta di Novara, si trasferì davanti a Venezia il 7 aprile 1849 e, dopo un ammutinamento dell'equipaggio, represso energicamente dal d'Auvare, il bastimento lasciò le acque venete, per fare ritorno a Genova ai primi di maggio 1849.

Nel febbraio 1852 fu alata sullo scalo nel cantiere della Foce, per essere riparata, scendendo nuovamente in mare il 14 luglio 1852.

Il 18 novembre 1853 partì da Genova al comando del C.F. Augusto Ceva di Noceto, per trasportare a Londra lo S.M. e l'equipaggio destinati alla pirofregata "Carlo Alberto" in allestimento nel cantiere Smith di Newcastle.

Al comando dello stesso Ceva fu poi inviata di stazione in Levante, rientrando a Genova l'8 marzo 1854.

Armata «in gabarra», nel giugno 1855, al comando del C.F. Teulada, effettuò due viaggi in Mar Nero, con viveri e materiali per il Corpo di spedizione sardo in Crimea. Il 25 giugno arrivò a Istenia, sul Bosforo e il 3 luglio a Balaklava. Il 18 luglio 1855 tornò sul Bosforo a Beikos a rimorchio della pirofregata "Costituzione" facendo quindi ritorno a Genova. Tornata a Beikos nel marzo 1856 proseguì per Balaklava per imbarcare le truppe sarde che rimpatriavano. Lasciata la Crimea il 12 giugno, rientrò a Genova il 20 luglio 1856.

Nel 1859, durante la guerra d'indipendenza, rimase stazionaria al Varignano, salvo per un breve viaggio a Livorno, con materiali destinati alle pirocannoniere "Ardita" e "Veloce", pronte a partire per Tolone.

Verso la fine di agosto 1860, al comando del C.F. Gioacchino Boyl di Putifigari, fu inviata in Siria e in Palestina, ove si erano verificati gravi disordini fra Cristiani di diversi riti e Mussulmani. Dopo aver sostato a Tripoli di Siria, Latakia e a Beirut, il 2 settembre ancorò a San Giovanni d'Acri, proseguendo il 5 per Giaffa. A fine settembre 1860 fece ritorno a Genova.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata corvetta a vela di 2° rango, armata con XXVI cannoni da 40 libbre F.L. e V obici da 20 libbre

F.L. e con un equipaggio di 327 uomini. Ormai inadatta a scopi bellici, dal 4 maggio 1862 fu utilizzata come nave scuola, partendo da Genova il 29 luglio per una campagna d'istruzione con gli allievi della R. Scuola di Marina.

In armamento dal 1° luglio 1863, al comando del C.F. Luigi di Monale, effettuò un'altra campagna d'istruzione con gli allievi della R. Scuola di Marina, partendo da Genova il 19 luglio 1863, assieme alla "Valoroso". Il 3 e 4 agosto transitò per lo Stretto di Gibilterra, dando fondo a Funchal (Madeira), dal 9 al 16 agosto e poi a S. Cruz de Tenerife dal 18 al 22 agosto. Invertita la rotta, sostò a Gibilterra dall'11 al 17 settembre e quindi lasciato il "Valoroso", proseguì per Tunisi, sostandovi dal 26 al 30, dirigendo quindi per il Golfo Palmas, ove si riunì al "Valoroso", restandovi alla fonda dal 5 al 20 ottobre, per rientrare a Napoli il 27. Qui lasciato nuovamente il "Valoroso", fece ritorno a Genova il 21 novembre 1863, disarmando.

Tornata in armamento il 4 luglio 1864, al comando del C.F. Enrico di Brocchetti, partì da Genova il 23 col "Valoroso", diretta a Palermo, ove sostò dal 5 all'11 agosto, a Messina dal 12 al 15, proseguendo per Suda dal 22 al 26 agosto. Si recò quindi a Larnaca il 31, a Beirut dal 7 al 10 settembre, ad Alessandria Egitto dal 14 al 30 settembre, rientrando a Cagliari l'11 ottobre. Sostò nel Golfo Palmas dal 14 al 17, per dare fondo nel golfo della Spezia il 29 e fare ritorno a Genova il 30 ottobre, disarmando il 3 novembre 1864.

Riarmata il 5 dicembre 1864, al comando del C.F. Giuseppe Piola, partì da Genova il 24 gennaio 1865, assieme al "Valoroso" per un'altra campagna d'istruzione con gli allievi delle RR. Scuole di Marina di Genova e Napoli. Ad Algeri dal 6 al 7 febbraio, a Gibilterra dal 21 al 23, si recò a Tangeri, proseguendo per Malta dal 5 al 18 marzo, a Corfù dal 22 al 26, al Pireo fino al 13 aprile, quindi a Sira dal 15 al 25 aprile, a Smirne dal 29 aprile al 12 maggio, a Suda fino al 21, a Messina il 5 giugno, partendo il giorno dopo per Genova, ove ormeggiò in darsena il 12 giugno 1865. Entrata in bacino l'8 luglio, ne uscì il 12, partendo per Napoli il 25, al comando del C.F. Eugenio de Viry.

Lasciata Napoli il 30 luglio, assieme al "Valoroso", sostò a Gibilterra dal 15 al 28 agosto 1865, si recò quindi a S. Cruz de Tenerife e a Madera dal 3 al 9 settembre, a Lisbona dal 19 al 27, a Tangeri e poi a Cagliari dall'11 al 20 ottobre e a Napoli il 22.

Lasciato il "Valoroso" proseguì il 27 a rimorchio del "Volturno" per La Spezia, ove ancorò il 31 ottobre, proseguendo il 6 novembre per Genova, ove fu disarmata il 10 novembre 1865.

Trasferitasi il 25 marzo 1866 da Genova a La Spezia, il 17 maggio passò al comando del C.F. Camillo Campofregoso e quindi l'11 agosto a quello del C.F. Roberto Pucci, partendo il 22 agosto 1866 da Genova per La Spezia.

Riarmata per l'ultima volta nel marzo 1867 per un'altra campagna d'istruzione con i G.M. e i S.T.V., assieme al "Valoroso", all'"Iride" e allo "Zeffiro", partì da Genova il 6 aprile per le isole Hyères, ove rimase dall'11 al 12, proseguendo per Barcellona dal 17 al 22, Cartagena dal 26 al 29 aprile, Palma Mallorca dal 3 al 9 maggio, Tunisi dal 15 al 17, Cagliari dal 19 al 21 e Algeri il 27 e il 28 maggio. Qui lasciò il "Valoroso", che proseguì per Gibilterra e assieme all'"Iride" e allo "Zeffiro" si recò in Levante, sostando a lungo a Smirne, ove il 6 agosto 1868 inviò una sua comandata a terra per domare un violento incendio scoppiato in città.

Rimpatriata da Smirne a Genova, il 1° settembre 1868 passò in disponibilità e quindi in disarmo dal 1° ottobre, per essere radiata dai quadri del naviglio dello Stato col R.D. 9 maggio 1869, n. 5067.

Pirotrasporto "GOITO"

Varato a La Ciotat il 5 luglio 1846

Dislocamento: 850 tonn. Stazza: 461 tonn. registro

Scafo in ferro

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Apparato motore a due cilindri oscillanti 240 cav. nom.

Propulsione a ruote - Due fumaioli

Armamento (1848): II/ ... F.L.

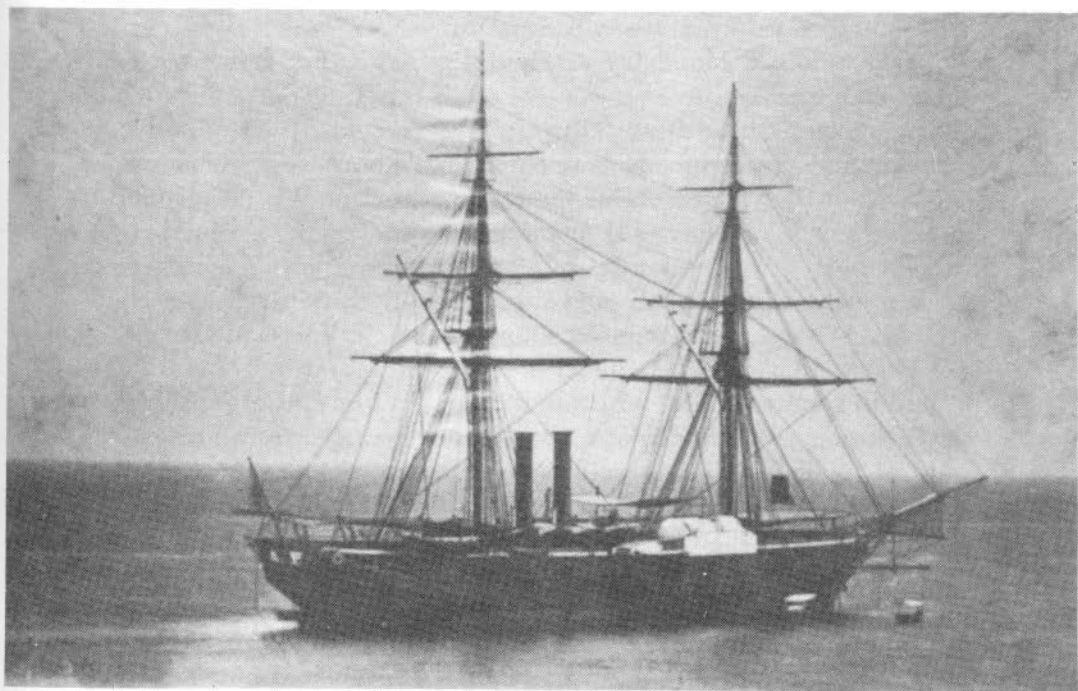
Già denominato "Oronte", apparteneva all'armatore francese A. Rostand. Fu acquistato verso il maggio 1848 dal Governo sardo per il trasporto delle truppe durante la campagna in Lombardia contro gli austriaci.

Nel giugno 1848, al comando del L.T.V. Moro, fu inviato in Adriatico con viveri e materiali per la squadra agli ordini del C.A. Giuseppe Albini. Restò alla fonda davanti a Venezia fino al 10 settembre e quindi si trasferì ad Ancona.

Il 7 aprile 1849 tornò in rada a Venezia per imbarcarvi le truppe che lasciavano la Lombardia, dopo la sconfitta di Novara e a fine maggio rientrò a Genova.

Il 17 agosto 1849 si recò a Oporto, col "Monzambano", che imbarcò la salma dell'ex re Carlo Alberto, morto il 29 luglio, tornando a Genova il 5 ottobre 1849.

Rivenduto il 14 gennaio 1850 allo stesso Rostand, riprese il suo precedente nome di "Oronte". Nel novembre 1851 fu acquistato dalle «Messageries Impériales» e nel 1866 venne demolito a La Ciotat.



La pirofregata "GOVERNOLO"

Pirofregata "GOVERNOLO"

Varata nel cantiere Pitcher North di Blackwall il 18 ottobre 1849

Dislocamento: 1.401 tonn.

Scafo in legno m. $73,90 \times 11,30$ ($213' \times 36'$)

Due ponti

Una batteria coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Apparato motore Maudslay & Field 450 cav. nom. Quattro caldaie tubolari

Propulsione a ruote fisse - Due fumaioli

Armamento all'origine: X cannoni da 40 libbre F.L. in batteria

II cannoni da 12 libbre B.L. su affusto

Equipaggio: 331 uomini

Arrivò a Genova il 22 maggio 1850 e la sua costruzione costò alla Marina sarda £ 1.559.400. Effettuò le prove in mare il 16 giugno 1850.

Il 10 febbraio 1851, al comando del C.V. in 2^a Carlo Pellion di Persano, partì da Genova per trasportare il materiale destinato al padiglione sardo dell'Esposizione internazionale di Londra. Nell'uscire da Genova, investì a Santa Limbania, ritardando la partenza al giorno seguente. Giunta a Londra il 24 febbraio, il Persano venne sostituito dal parigrado Tholosano di Valgrisanche.

Rientrò a Genova il 16 giugno 1851.

Il 14 settembre 1851 trasportò il re Vittorio Emanuele II da Savona a Sestri e il 22 gennaio 1852 prestò soccorso a un legno mercantile francese, in pericolo al largo dell'isola Tino.

Nel marzo 1852 fu inviata da Genova a Cagliari con due battaglioni dell'XI reggimento fanteria, tornando a Genova il 19 col generale Giacomo Durando, Luogotenente Generale del Re in Sardegna.

Tornò a Cagliari il 9 aprile con una compagnia di bersaglieri e un distaccamento del reggimento Real Navi. Il 7 luglio dello stesso anno lasciò Genova assieme alla fregata "San Giovanni", alle corvette "Aquila" e "Aurora" e ai brigantini "Colombo" e "Staffetta" per una campagna nel Mediterraneo orientale, agli ordini del C.V. Carlo Pellion di Persano, che vi issò la sua insegna di comando.

Sostò a La Maddalena fino al 21 luglio, arrivò a Navarino ai primi di agosto e al Pireo il 15 dello stesso mese. Rientrò a Genova a fine settembre.

Il 29 luglio 1853, comandata dal C.V. Carlo Pellion di Persano, mentre trasportava in Sardegna il re Vittorio Emanuele, il Duca di Genova e il Principe di Carignano, investì presso l'isolotto di Santa Maria, nelle Bocche di Bonifacio. Il Re e il suo seguito trasbordarono sul "Tripoli" che era di scorta, mentre la "Governolo" dovette essere rimorchiata a Tolone per le necessarie riparazioni.

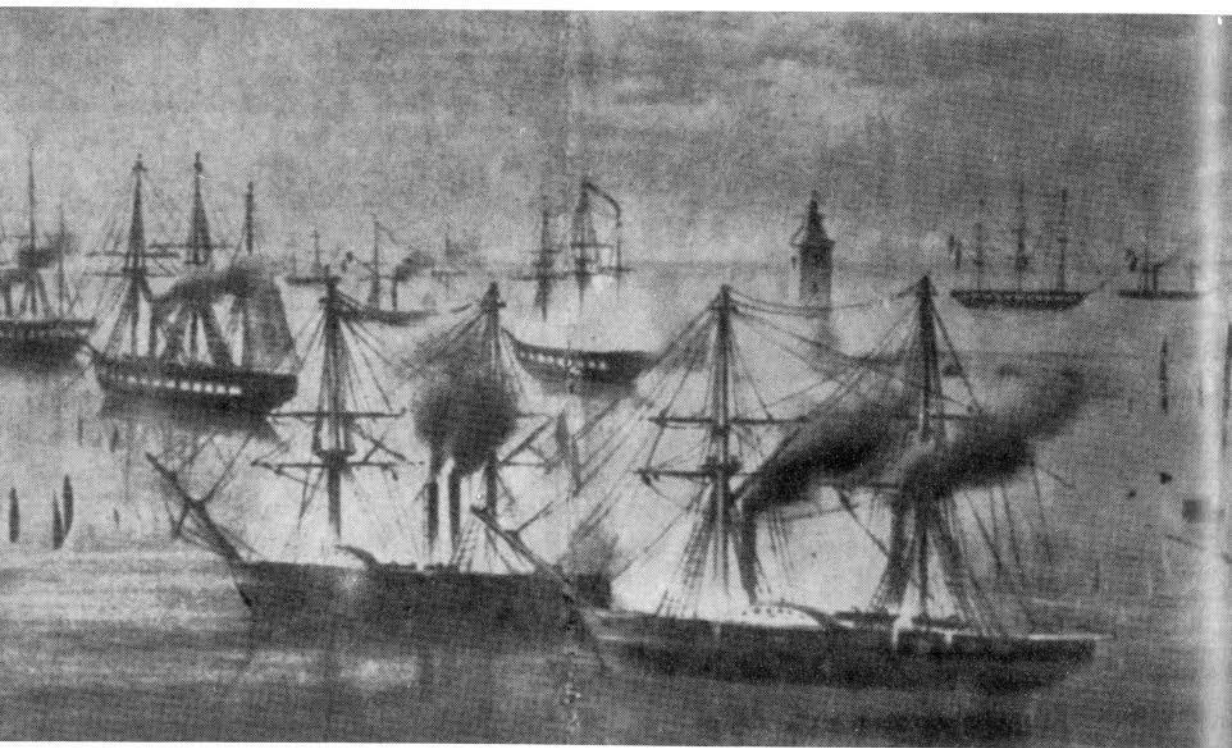
Il 28 aprile 1855 salpò da Genova, al comando del C.F. Albini, per trasportare in Crimea il Generale Alfonso Ferrero della Marmora, comandante del Corpo di spedizione sardo. Dopo aver fatto sosta a Beikos, sul Bosforo, il 9 maggio dette fondo a Balaklava, che lasciò il 30 maggio per tornare a Beikos. Si trasferì nuovamente a Balaklava il 13 giugno, partecipando il 18 di quel mese all'azione di fuoco contro il ridotto Korniloff di Sebastopoli. Lasciata Balaklava il 25 giugno 1855, tornò a Beikos e a Istenia, sul Bosforo, trasferendosi nuovamente a Balaklava il 7 luglio, il 6 agosto e il 3 settembre, stazionando infine a Beikos dal 17 settembre, per rimpatriare a Genova.

Tornò a Beikos il 17 marzo 1856, trasferendosi a Yenikoi il 25 e il 3 maggio a Balaklava, ove imbarcò il Generale Alfonso della Marmora, che rimpatriava, facendo ritorno a Genova il 29 maggio 1856.

L'8 settembre dello stesso anno fu inviata da Genova in soccorso dell'"Ichnusa" investita presso l'Asinara.

A Genova dal 17 gennaio al 5 febbraio 1859, dopo una breve stazione a Cagliari, tornò a Genova e dal 26 aprile al 12 maggio effettuò vari trasporti di truppa francese da Tolone. Il 15 maggio 1859, comandata dal C.F. Pompeo Provana del Sabbiatore, fu aggregata alla divisione agli ordini del C.V. Edoardo Tholosano di Valgrisanche, per cooperare in Adriatico assieme alla squadra francese del V.A. Romain Desfossès.

Partì da Genova il 19 maggio e dopo aver fatto scalo a Messina dal 22 al 25, raggiunse le acque di Antivari il 29. Ai primi di luglio lasciò Antivari per recarsi davanti a Venezia fino al 5 luglio. L'11 tornò ad Antivari con quattro trabaccoli catturati e il 21 rimorchiò la "des Geneys" a Porto Augusto nell'isola Lussino. Si rese quindi nuovamente davanti alle



La flotta sarda bombarda Ancona il 26 settembre 1860.
In primo piano la "Governo" e la "Costituzione"

Bocche di Cattaro, che lasciò il 28 per fare ritorno a La Spezia il 4 agosto 1859.

Il 19 marzo 1860 trasportò da Livorno a Genova il barone Bettino Ricasoli, capo del Governo provvisorio toscano, tornando il 21 a Livorno col barone stesso. Il 28 marzo e il 1° aprile trasportò truppe da Villafranca a Genova e il 10 aprile da Genova a Cagliari.

Il 21 aprile 1860, al comando del C.F. marchese Alessandro d'Aste, partì da Genova, diretta a Palermo, ove restò in rada dal 23 aprile al 13 giugno, salvo una breve sosta a Messina dall'11 al 14 maggio.

Il 14 giugno 1860 si trasferì di nuovo a Messina e poi a Napoli l'11 agosto. Il 23 dello stesso mese, a 10 miglia dal porto, ricevette in trasbordo dal "Tanaro" 62 casse di fucili e 157 barili di cartucce, che sbarcò segretamente presso Salerno.

Il 2 settembre 1860 imbarcò a Napoli il conte di Siracusa, zio del re Francesco II di Borbone, diretto a Genova e Torino.

Il 9 settembre scortò un convoglio di volontari garibaldini diretto a Salerno. Il 13 lasciò Napoli con la squadra di operazioni agli ordini del C.A. Carlo Pellion di Persano, diretta a Ancona, ove dette fondo in rada il 18 settembre 1860, dopo aver fatto scalo a Messina e a Sinigaglia.

Partecipò attivamente alle operazioni navali contro quella piazzaforte, inviata a Trieste per carbonare dal 23 al 25 settembre.

Il 28 settembre si distinse nell'attacco contro le batterie della Lanterna. Dopo la capitolazione di Ancona, avvenuta alla sera del 28 settembre 1860, partì per Manfredonia, Valona, Corfù, rientrando a Napoli il 20 ottobre, per proseguire il 26 davanti a Mondragone e il 29 alle foci del Garigliano, ove il 30 prese parte molto attiva nell'azione di fuoco contro le truppe borboniche.

Dal 1° al 3 novembre tornò al largo di Mola di Gaeta, in servizio di vigilanza foranea, rientrando il 7 a Napoli, che lasciò nuovamente il 10 gennaio 1861, assieme alla squadra di operazioni, per ancorare fra Mola di Gaeta e il Castellone e partecipare all'assedio della piazzaforte di Gaeta, fino alla resa, avvenuta alla sera del 13 febbraio 1861.

Il 17 marzo 1861 fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata pirofregata di 2° rango a ruote, armata con II cannoni da 80 libbre F.L. e X obici da 200 libbre F.L. con un equipaggio di 331 uomini.

Dall'aprile 1861 al giugno 1862 fu ai lavori per raddobbo generale, a Sampierdarena, con una spesa preventivata di £ 535.000 ed effettiva di £ 615.000.

Il 1° giugno 1862 tornò in armamento, al comando del C.F. di Clavesana e il 12 accompagnò nel Golfo Palmas il principe ereditario Umberto di Savoia Carignano, rientrando il giorno dopo a Genova. Il 17 luglio trasportò a Castellammare di Stabia i Principi Reali, per assistere al varo dell'"Etna" il 18 luglio, trattenendosi a Napoli fino al 23.

Dal settembre 1862 fu a disposizione del Duca d'Aosta e del Duca di Monferrato, recandosi in crociera nei mari del Levante.

Il 12 gennaio 1863 imbarcò a Genova la Commissione parlamentare d'inchiesta sul brigantaggio: dopo aver poggato per maltempo a Portoferraio il 7 e l'8, arrivò a Napoli il 9, tornando a Genova il 15. Partì nuovamente il 22 gennaio 1863, di scorta alla "Maria Adelaide", che accompagnava la Duchessa d'Aosta e i figli a Napoli, rientrando a Genova il 31.

Il 13 luglio trasportò da Genova a Cagliari il principe Oddone, rientrando il 24. Con lo stesso principe Oddone si recò il 24 settembre da Genova a Napoli, tornando il 28.

Il 2 settembre 1863 investì sulla spiaggia della Favorita a Portici e fu disincagliata dall'"Antelope" e dal "Rosolino Pilo".

Il 12 ottobre 1863, al comando del C.F. Raffaele Cacace, accompagnò da Genova a Napoli il principe ereditario Umberto, il principe Oddone e il Ministro della Marina Generale Effisio Cugia. Il 16 imbarcò il re Vittorio Emanuele II per la rivista navale nel golfo di Napoli proseguendo il 19 per Cagliari dal 21 al 22 e Genova, ove ancorò il 24.

Dal 1° febbraio 1864 passò al comando del C.F. Ferdinando Cafiero partendo il 27 per Messina col principe ereditario, tornando a Genova il 1° marzo. Il 21 si trasferì a Palermo e quindi il 24 a Napoli, rientrando a Genova il 23 marzo 1864.

Il 12 maggio si recò a Livorno col principe Amedeo, proseguendo per Portoferraio, Piombino, Rio Marina, Follonica, Porto S. Stefano, La Spezia, facendo ritorno a Genova il 24.

Da Genova il 28 luglio, si trasferì a La Spezia, rientrando a Genova il 1° agosto, per ripartire il 5 settembre per La Spezia, Porto S. Stefano, Napoli dal 23 al 27, Messina il 30, Brindisi dal 7 ottobre al 29, Corfù il 30, tornando a Cagliari l'11 ottobre. Il 14 proseguì per La Spezia, che lasciò il 22 per recarsi

nuovamente a Corfù fino al 14 novembre, Siracusa il 17, facendo ritorno a Genova il 24 novembre 1864.

A disposizione del principe ereditario Umberto di Savoia Carignano dall'11 dicembre 1864, si recò Napoli e a La Spezia, tornando a Genova il 19 maggio 1865, per disarmare il 22.

Riarmata il 10 dicembre 1865, si trasferì a La Spezia, disarmando nuovamente il 20.

Tornata in armamento il 3 maggio 1866, al comando del C.F. Antonio Gogola e poi dall'8 agosto del C.F. Andrea del Santo, fu aggregata alla squadra sussidiaria agli ordini del V.A. Albini. Lasciata Taranto il 25 giugno, si trasferì ad Ancona, restandovi inattiva fino al 18 luglio, per partecipare il giorno seguente all'azione di fuoco contro le batterie del Porto S. Giorgio nell'isola di Lissa. Fu presente allo scontro del 20 luglio 1866 con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, effettuando alcuni tiri contro la "Prinz Eugen" e la "Salamander", tentando quindi il rimorchio della "Palestro" in fiamme e ricuperandone i naufraghi. Il 21 luglio rientrò ad Ancona e vi alzò l'insegna di comando l'Ammiraglio Carlo Pellion di Persano. Il 18 agosto si trasferì a Taranto, che lasciò il 17 settembre diretta a Palermo, ove giunse il 23, con 542 uomini del XVI fanteria, imbarcati ad Ancona, partecipando all'azione di repressione dei moti sediziosi scoppiati in città.

Il 7 novembre 1866 fu inviata a Venezia, in occasione della visita ufficiale del re Vittorio Emanuele.

Il 28 febbraio 1867 passò in disarmo per riparazioni e il cambio dell'armamento in VIII cannoni da 160 libbre F.R.C. e I cannone da 80 libbre B.R..

Il 19 dicembre 1872 partì da Napoli, al comando del C.F. Enrico Accinni, assieme alla "Vedetta", per una lunga campagna nei mari dell'Estremo Oriente.

Dopo aver fatto scalo a Messina il 20 dicembre, arrivò a Port Said il 28, attraversò il canale di Suez in tre giorni, dal 3 al 6 gennaio 1873, con la macchina a mezza forza, proseguendo per Aden, ove sostò dal 14 al 19 gennaio. Avendo il monzone contrario da N.E., risalì con la macchina la costa dell'Arabia fino alle isole Kurian-Murian proseguendo sempre col vento e mare contrari per Ceylon, ove dette fondo in rada a Pointe de Galle il 10 febbraio 1873. Partita il giorno seguente alla volta di Penang, vi ancorò il 22, sostandovi fino al 3 marzo per rifornirsi di carbone. Diresse quindi per l'isola di Borneo, con l'in-

tento di iniziare delle trattative per l'eventuale acquisto di un possedimento da adibire quale colonia penale. Dopo aver fatto scalo a Singapore dal 6 al 7 aprile 1873, attraversò a vela il Mar della Cina, aiutata dal monzone di S.E. e avvistata il 22 marzo l'isola di Borneo, risalì il fiume Sarawak per una trentina di miglia, ancorando a Sarawak dal 22 al 26 marzo. Si fermò quindi a Labuan il 29 marzo, a Brunei il 3 aprile, per dare fondo nella baia di Gaya l'8 aprile 1873.

Qui rimase all'ancora fino al 28 aprile, mentre una sua spedizione, col G.M. Giacomo Bove, risalì la vetta del Kini-Balù.

In attesa del rientro della spedizione, si recò a Banguay, sostandovi dal 14 al 20 aprile, per tornare a Goya dal 21 al 28 e quindi a Banguay, ove il 27 riprese a bordo la spedizione. Portatasi a Malludu e a Mollengan, proseguì il 6 maggio per l'arcipelago delle Solù, ove sostò dall'8 all'11 maggio.

Dopo quattro giorni di navigazione a vela, il 14 maggio ancorò a Ilo-Ilo, nelle Filippine. Passando per lo stretto di San Bernardino, fece quindi rotta per Manila, ove sostò dal 19 al 26 maggio. Il 31 ancorò a Hong Kong, restandovi fino al 22 giugno, per effettuarvi alcune riparazioni necessarie dopo la lunga navigazione. Dal 24 al 27 giugno 1873 si fermò nella baia di Copechi, nell'isola di Pedra Blanca, arrivando a Shangai il 4 giugno. Il 9 proseguì per Nagasaki dal 13 al 18 luglio, Hiogo dal 19 al 20 luglio e infine ancorò il 29 luglio a Jokohama, ove s'incontrò con la "Garibaldi".

Dopo essere stata immessa in bacino a Yokosaka dal 10 al 16 settembre, proseguì per Hakodate dal 22 al 27 settembre, tornando a Yokohama il 4 ottobre 1873.

Ricevuto l'ordine di rimpatriare, lasciò Yokohama il 13 ottobre e per lo stretto di Van Diemen si portò prima a Argus nelle isole Koshigi e poi a Nagasaki dal 26 ottobre al 1° novembre. Il viaggio di ritorno durò quattro mesi: a Hong Kong dal 9 al 15 novembre, a Singapore dal 25 novembre al 12 dicembre, a Ceylon dal 24 al 30 dicembre 1873, a Aden dal 16 al 22 gennaio 1874, attraversò il canale di Suez in senso inverso dal 1° al 2 febbraio e infine rientrò a Napoli il 18 febbraio 1874, dopo aver percorso 21.195 miglia ed essere stata assente dall'Italia tredici mesi e un giorno.

Alla fine del 1876 fu disarmata per il cambio delle caldaie, tornando in armamento a maggio 1877, con VIII cannoni da 160 libbre F.R.C. e II cannoni da 80 libbre B.R..

Passata al comando del C.F. Giustino Gonzales, parti da Pozzuoli il 16 maggio 1877, destinata di stazione al Plata.

Raggiunta a vela Gibilterra il 21 maggio, vi sostò fino al 26 per rifornirsi di acqua, viveri e carbone, proseguendo per S. Vincenzo di Capo Verde, che lasciò il 12 giugno. Attraversato l'Atlantico, in buona parte con le sole vele, arrivò a Rio de Janeiro il 4 luglio, sostandovi fino al 9, per essere infine alla fonda a Montevideo il 14 luglio 1877.

Restò di stazione al Plata fino al 18 agosto 1877 e dopo una breve sosta nell'isola Santa Caterina, ancorò il 30 agosto a Rio de Janeiro, ove fu immessa in bacino. Partita da Rio de Janeiro a fine settembre, fu costretta a tornarvi il 3 ottobre per un'improvvisa grave avaria in caldaia, riparata la quale poté infine fare ritorno a Montevideo il 15 ottobre 1877.

Dopo aver eseguito alcuni rilievi idrografici al largo di Capo Frio e un trasferimento a Buenos Aires dal 31 gennaio al 10 febbraio 1878, lasciò Montevideo il 1° luglio 1878, diretta nuovamente a Rio de Janeiro, ove ancorò il 9 luglio, sostandovi fino al 7 ottobre, per eseguire altri lavori di raddobbo.

Lasciata Rio de Janeiro, il 7 ottobre, ancorò nella baia di Palmas, poi a São Sebastião il 12, a Santos dal 14 al 19 ottobre, a Santa Caterina dal 21 al 24 ottobre, rientrando infine a Montevideo il 2 novembre 1878.

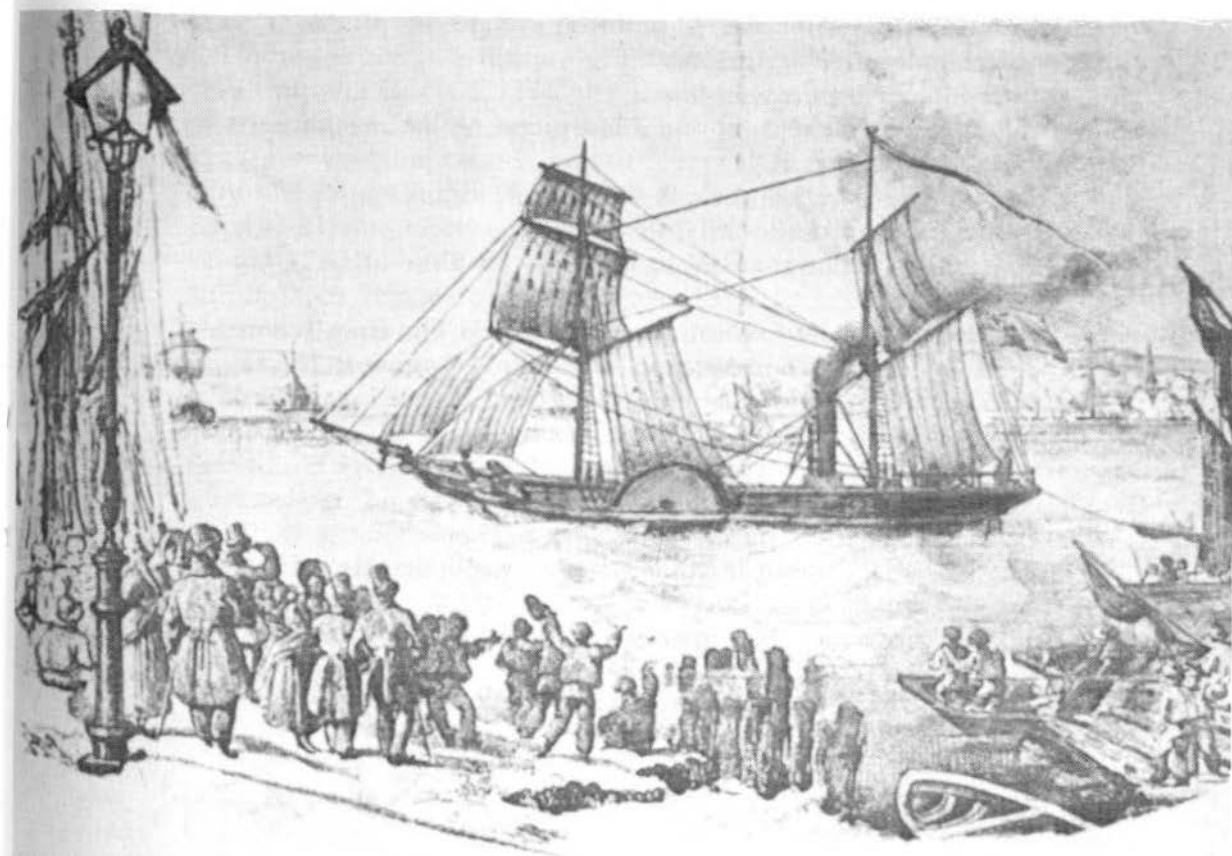
Ricevuto l'ordine di trasferirsi in Pacifico, nonostante le pessime condizioni in cui si trovava l'apparato motore, lasciò Montevideo il 26 dicembre 1878, diretta a Valparaiso.

Per un'improvvisa avaria alla ruota di sinistra, fu costretta a poggiare a Port Stanley, nelle isole Falkland, ove dette fondo il 5 gennaio 1879. Eseguite alla meglio le dovute riparazioni, dopo ventisei giorni proseguì per Punta Arenas, ove giunse il 6 febbraio 1879, dopo essersi fermata a Possession Bay e a Gregory Bay. Dato lo stato generale del bastimento e in particolare quello allarmante della macchina e delle caldaie, il comandante non ritenne prudente proseguire per il Pacifico e decise di rientrare a Montevideo. Lasciata Punta Arenas l'11 febbraio, avendo incontrato forte maltempo, fu costretta a rientrarvi dal 12 al 15 e infine, dopo una fortunosa navigazione con le sole vele, ancorò a Montevideo nel pomeriggio del 6 marzo 1879.

Avuto l'ordine di rimpatriare, lasciò Montevideo il 23 settembre e col favore dei venti raggiunse il 7 ottobre Bahia, sostandovi fino all'11. Attraversò l'Atlantico quasi sempre con le

sole vele, raggiunse San Vincenzo di Capo Verde il 30, Gibilterra dal 15 al 19 novembre, arrivò a La Spezia il 25, per disarmare infine a Napoli il 7 dicembre 1869.

Ormai inutilizzabile, col R.D. 25 giugno 1882, venne radiata dai quadri del naviglio dello Stato e il suo scafo fu venduto per demolizione nel 1884.



Partenza da Londra a Spina del "Gulnara" di capitano Saray.

La partenza da Londra dell'avviso "GULNARA"

Avviso a ruote "GULNARA"

Varato a Blackwall il 16 dicembre 1834

Dislocamento: 450 tonn

Scafo in legno m. 34,80 × 7,08

Un ponte di coperta

Due alberi: trinchetto a vele quadre con randa, mezzana a vele auriche e bompresso

Apparato motore: Fawcett & Preston 90 cav. nom.

Propulsione a ruote - Un fumaiolo

Armamento all'origine: IV cannoni da 80 libbre F.L.

Acquistato dal Governo sardo, parti da Londra al comando del L.T.V. Castagenouz in aprile, arrivò a Genova il 15 maggio 1835, con lo S.M. e l'equipaggio trasportati a Gravesend dalla fregata "Regina" il 1° novembre 1834.

Fino al maggio 1848 fu adibito al servizio postale di Stato con la Sardegna, effettuando il suo primo viaggio da Genova a Porto Torres e Cagliari, il 9 giugno 1835.

Nel 1841 cambiò le caldaie, con altre nuove trasportate da Marsiglia il 19 febbraio con l'"Aquila".

Durante il servizio postale, il 20 gennaio 1845, comandato dal L.T.V. di 1^a classe Augusto Ceva di Noceto, soccorse sulle coste liguri un brigantino in pericolo e nell'ottobre dello stesso anno rimorchiò in salvo a Cagliari il vapore inglese "Majestic".

A fine giugno 1848, dopo il ritorno della squadra napoletana da Venezia, fu inviato in Adriatico, al comando del L.T.V. Antonio Millelire, di rinforzo alla squadra sarda agli ordini del C.A. Albini.

Il 4 agosto 1848 bordeggiò davanti all'isola d'Istria e quindi partecipò al blocco di Trieste fino al 14 agosto. Il 10 settembre si trasferì ad Ancona tornando davanti a Venezia dal 28 ottobre a metà novembre. Rimasto inattivo ad Ancona fino all'aprile 1849, si portò in rada a Venezia l'8 aprile 1849, per imbarcare le truppe sarde che rimpatriavano dalla Lombardia facendo ritorno a Genova ai primi di maggio 1849.

Il 6 luglio 1850 tornò a Genova da Alessandria Egitto con 30 cavalli arabi per il conte Alberto della Marmora, Luogotenente Generale del Re in Sardegna, che il 13 agosto 1851 accompagnò a Pula, in visita alla squadra inglese del V.A. Parker, ancorata nel Golfo Palmas.

Il 6 giugno 1852, al comando del L.T.V. Paolo Wright, in navigazione per Porto Torres, passò per la prima volta fra l'isola Piana e l'Asinara.

Dal 24 marzo 1852 al 10 marzo 1853 effettuò servizio postale di Stato fra Genova, Cagliari e Tunisi. Con convenzione del 7 maggio 1853 fu ceduto gratuitamente all'Armatore Rubatino sino alla fine del 1854, per il servizio sperimentale fra Cagliari e Tunisi. A fine luglio 1855, al comando del L.T.V. Sartorio, fu inviato in Crimea con truppe del Corpo di spedizione sardo. Il 14 agosto 1855 ancorò a Beikos, sul Bosforo, da dove partì il 21 settembre per Balaklava, rimorchiando il brigantino "Genova". Il 17 ottobre tornò a Beikos, restando di stazione sul Bosforo fino ai primi di aprile 1856. Recatosi a Tenedos, tornò il 3 maggio a Beikos, che lasciò il 19 giugno 1856, per fare ritorno a Genova il 4 luglio. Il 14 giugno 1860 fu inviato a Cagliari con istruzioni riservate del conte di Cavour per Giuseppe Garibaldi. Il 17 dello stesso mese arrivò a Palermo, rientrando a Cagliari il 22. Tornato a Palermo, l'8 luglio vi imbarcò Giuseppe La Farina per Genova.

Il 20 agosto 1866 scortò al largo di Castellammare del Golfo l'"Indipendenza" con volontari garibaldini.

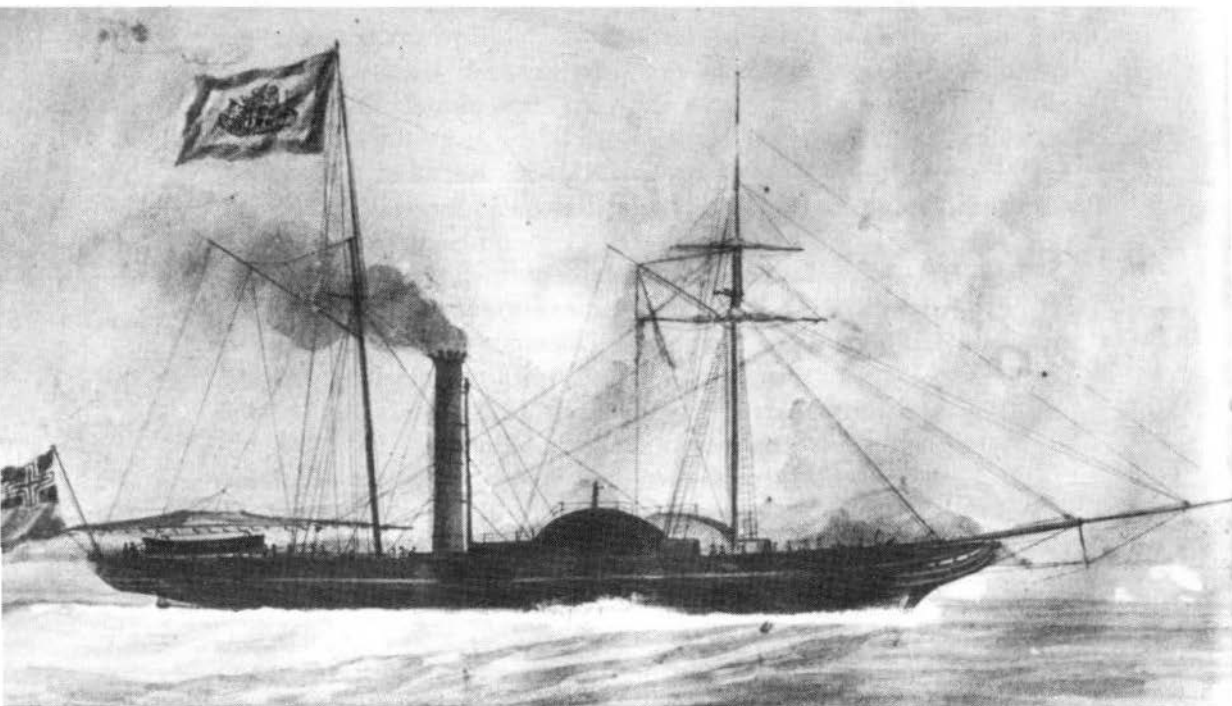
Il 17 marzo 1861 fu iscritto nel naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato avviso a ruote di 2° rango, armato con I cannone da 40 libbre F.L. e II obici da 60 libbre F.L.

Dall'aprile 1861 al 1865 fu destinato al servizio di collegamento fra il continente e l'isola d'Elba.

Il 31 ottobre 1865, al comando del L.T.V. Antonio Miloro, lasciò Genova per andare di stazione a Costantinopoli. Arrivato il 2 novembre a La Spezia, partì il 4 per Napoli, ove sostò fino all'8, proseguendo per Messina il 10, Cefalonia dal 13 al 17, Corfù dal 18 al 26, Patrasso dal 27 al 28, Sira il 30, raggiunse Costantinopoli il 3 dicembre 1865, passando al comando del L.T.V. Carcano, sbarcato dall'"Authion" che rimpatriava. Lasciò Costantinopoli il 4 maggio 1866, toccò Sira e Zante, sostò a Messina il 12, facendo ritorno a Genova il 15, per passare al comando del L.T.V. Giuseppe Ruggiero e quindi il 10 luglio 1866 del L.T.V. Gioacchino Trucco.

Il 29 settembre 1866 si trasferì da Genova a La Spezia a rimorchio dell'"Aquila".

Il 19 agosto 1867, al comando del C.F. Fortunato Cassone, fu inviato di perlustrazione al largo delle coste laziali e nelle



L'avviso a ruote "GULNARA"
(Museo navale di Pegli)

acque della Sardegna settentrionale, per impedire un'eventuale sbarco di garibaldini sul continente.

Nell'ottobre dello stesso anno venne poi destinato come nave idrografica nello stretto di Bonifacio, ove ai primi del 1869, mentre era al comando del C.F. Francesco Voltri, prestò soccorso a un brigantino nazionale in pericolo.

Dal 1° aprile 1870 al 22 luglio fece parte della squadra del Mediterraneo, agli ordini del C.A. Ulisse Isola, destinato poi a Cagliari, ove rimase di stazione fino all'aprile 1872.

Nel maggio 1872 si recò a Napoli, minacciata dall'eruzione del Vesuvio, passando quindi in disponibilità e poi in disarmo. Dopo un breve viaggio a Tolone e a Marsiglia nel 1874, tornò in disarmo, per essere radiata dai quadri del naviglio dello Stato il 31 agosto 1874.

Avviso a ruote "ICHNUSA"

Varato nel cantiere della Foce il 27 luglio 1837

Dislocamento: 450 tonn.

Scafo in legno m. $34,90 \times 7,10$

Un ponte di coperta

Due alberi: trinchetto a vele quadre, maestra a vele auriche e bompreso

Apparato motore: Fawcett & Preston 90 cav. nom.

Propulsione a ruote - Un fumaiolo

Armamento all'origine: IV cannoni da 8 libbre F.L.

Effettuò le prove in mare al comando del L.T.V. Sebastiano Sotgiu il 19 ottobre 1837, e dal 16 novembre 1837 fu adibito al servizio postale di Stato con la Sardegna. Il 7 maggio 1840 rimorchì la "Regina" da Villafranca a Genova.

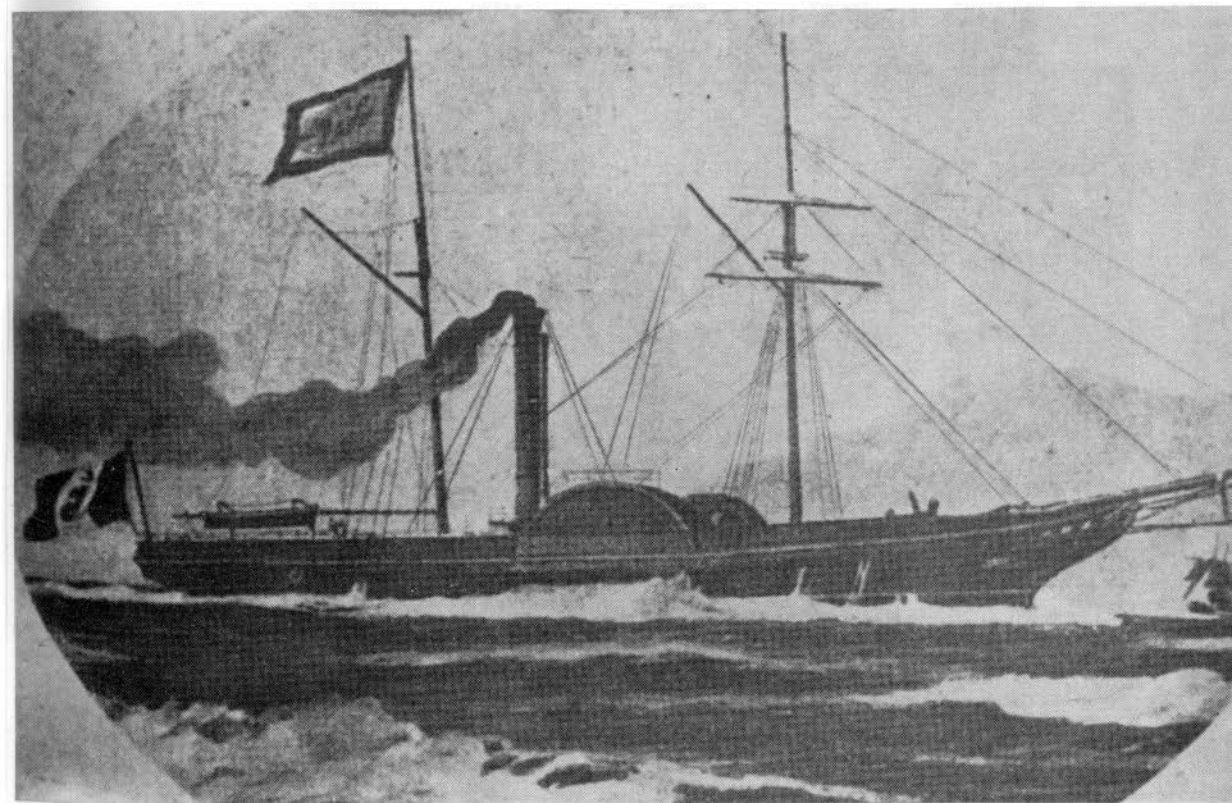
Il 21 ottobre 1845, avendo a bordo il principe di Carignano e il duca di Genova, scortò fino a Palermo lo Zar e la Zarina di Russia imbarcati sul "Kamciatka". Arrivato a Palermo il 23 ottobre, rientrò a Genova il 31.

Nel giugno 1848, al comando del L.T.V. Cavagnaro, fu inviato in Adriatico di rinforzo alla squadra del C.A. conte Albini. Il 14 agosto si trasferì ad Ancona, tornando in rada a Venezia dal 28 ottobre a metà novembre. Rimasto inattivo ad Ancona fino all'8 aprile 1849, si recò nuovamente in rada a Venezia per imbarcare le truppe sarde che lasciavano la Lombardia, dopo la sconfitta di Novara e rientrò a Genova ai primi di maggio.

Fino al giugno 1851 prestò nuovamente servizio postale di Stato per la Sardegna e dal 21 aprile 1852 al gennaio 1853 venne adibito alla linea sperimentale Genova, Cagliari, Tunisi. L'8 settembre 1856, investì presso Porto Torres e fu disincagliato dopo alcuni giorni, con l'aiuto della "Governolo". Il 21 e il 23 aprile 1859 effettuò alcuni trasporti di truppa fra Genova e La Spezia e dalla Sardegna.

Il 22 maggio 1860, al comando del L.T.V. Simone Pacoret di St. Bon, fu inviato nelle acque di Cagliari e quindi il 19 giugno a Palermo che lasciò il 20 per Cagliari, tornandovi il 24 e il 26 e poi di nuovo il 2, l'11 e il 28 luglio 1860.

Il 12 agosto 1860 ebbe ordine di recarsi incontro alla "Tukery", diretta a Castellammare di Stabia per l'azione contro il



L'avviso a ruote "ICHNUSA"

vascello borbonico "Monarca" e il 18 agosto fu di stazione a Messina.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato piroscalo a ruote e armato con I cannone da 40 libbre F.L. e II obici da 60 libbre F.L.

A fine marzo 1862 fu aggregato alla squadra di evoluzione del C.A. conte Albini, recandosi a maggio a Costantinopoli ed altri porti del Levante e Mar Nero.

Il 10 agosto si trasferì a Palermo, in servizio di vigilanza foranea nelle acque di Favignana e Levanzo, per impedire un eventuale sbarco di garibaldini.

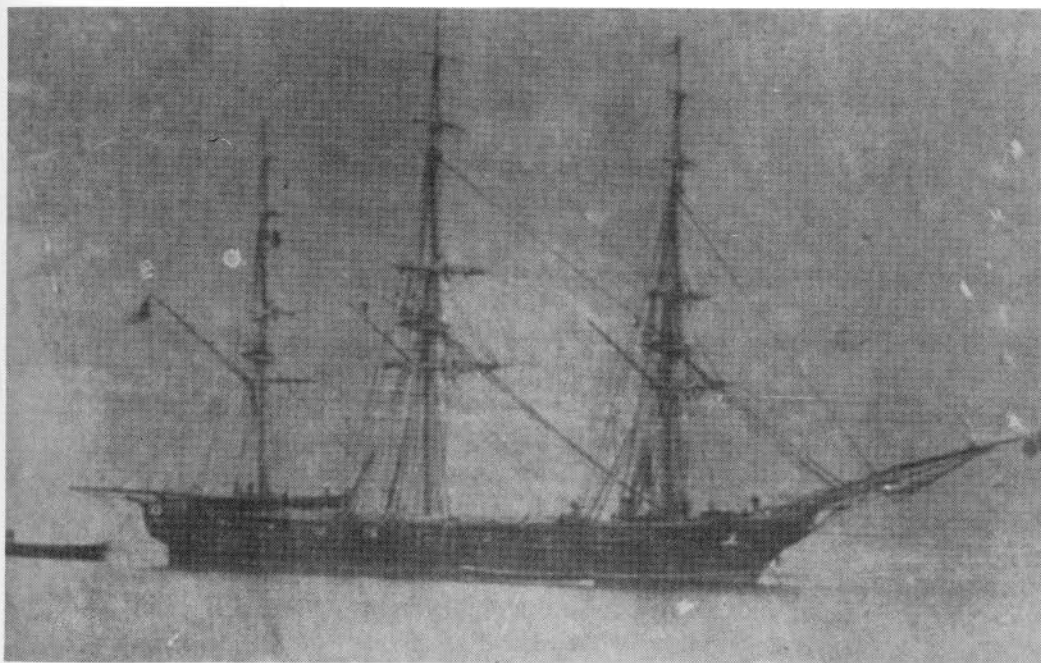
Con D.M. 14 aprile 1863, venne classificato avviso a ruote di 2° ordine.

Il 21 gennaio 1863 lasciò Genova con truppe per Napoli, Bari, Trani, Manfredonia, isole Tremiti e Ancona, ove dette fondo il 9 febbraio. Partito il 18 per Manfredonia, vi sostò fino all'8 marzo, recandosi quindi con truppe alle isole Tremiti.

Lasciata Manfredonia il 4 aprile, si trasferì ad Ancona, Pescara e Termoli, rientrando il 23 ad Ancona, per proseguire il 28 giugno per Manfredonia e Bari, da dove partì il 2 luglio per Barletta, Manfredonia, isole Tremiti e Ancona, ove disarmò il 1° novembre 1863.

Riarmato il 1° agosto 1864, partì il 20 da Ancona per Tronto, restando quindi a disposizione del Dipartimento Marittimo dell'Adriatico.

Disarmato il 1° gennaio 1867, fu radiato dal naviglio da guerra col R.D. 10 ottobre 1867, n. 3985.



La corvetta "IRIDE" ex "AQUILA"

Corvetta "IRIDE" già "AQUILA"

Varata nel cantiere della Foce il 4 settembre 1838

Dislocamento: 752 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 43,26 × 10,20

Due ponti

Una batteria coperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XX carronate da 24 libbre F.L.

IV obici da 30 libbre F.L.

Equipaggio:

195 uomini

Battezzata col nome di "Aquila", il 6 giugno 1839 lasciò Genova al comando del C.F. Gio. Battista Millelire, per una campagna d'istruzione nel nord Europa e nel Baltico, con gli allievi della R. Scuola di Marina di Genova.

A Portsmouth dal 13 al 16 luglio, si recò quindi a Copenhagen dal 23 al 27 dello stesso mese. Entrata nel Baltico, arrivò a Kronstadt il 6 agosto, trattenendovisi alla fonda fino al 22 ed essendo la prima nave da guerra sarda che «mostrava» la sua bandiera in un porto russo del Baltico. Invertita la rotta, visitò Danzica dal 26 al 31 agosto, Karlskrona in Svezia dal 2 al 7 settembre, tornò a Copenhagen dal 9 al 15, proseguendo per Nieuwe, Dieppe dal 24 settembre al 1° ottobre. Sostò quindi a Portsmouth dal 6 al 18 ottobre, a Brest dal 22 al 29 e, dopo circa un mese di navigazione con maltempo, arrivò a Tolone il 28 novembre, sostandovi fino al 3 dicembre, per essere di ritorno a Genova il 12 dicembre, dopo circa sei mesi di assenza.

Salpò nuovamente da Genova il 21 febbraio 1840, ancora al comando del Millelire, diretta in Levante. A Cagliari dal 24 febbraio al 3 marzo dette fondo in rada ad Alessandria Egitto il 27 marzo, fino al 10 aprile. Proseguì quindi per Larnaca dal 16 al 22 marzo, a Beirut dal 23 al 27, bordeggiò nell'Egeo e dette fondo a Sira il 13 maggio, sostandovi fino al 16.

Recatasi a Smirne dal 18 maggio al 4 giugno, fu costretta dal maltempo a poggiare a ridosso di Capo Bianco il 9, proseguendo per Rodi il 12 giugno, Alessandria Egitto dal 15 al 25, Beirut dal 27 giugno al 7 luglio. Partita da Beirut, fu costretta a rientrarvi per forza di vento e di mare restando in panna nella rada. Raggiunse quindi Cagliari il 13 agosto, sostandovi fino

al 17, si trasferì nel Golfo Palmas e infine rientrò a Genova il 24 agosto 1840 disarmando.

Partì da Genova il 21 gennaio 1841, ancora al comando del Millelire per trasportare artiglierie a Villafranca, ove ancorò il 22, partendo il 31 per Marsiglia e imbarcarvi le nuove caldaie del "Gulnara". Vi sostò fino al 19 febbraio e fece ritorno a Genova il 24.

Partì di nuovo da Genova il 15 giugno 1841, al comando del Millelire, diretta al Pireo con casse di libri preziosi destinati all'Università di Atene e con 100 detenuti che sbarcò a Cagliari il 27, proseguendo il 1° luglio per Salamina dal 10 al 12, dando fondo al Pireo il 13. Vi sostò fino al 24 e rientrò a Genova il 6 agosto 1841.

Nella primavera del 1844, al comando del C.F. Filippo Augusto Corporandi d'Auvare, lasciò Genova per recarsi di stazione al Plata. Il 13 luglio 1844 fece sosta a Tangeri e arrivò il 12 settembre 1844 a Montevideo, che lasciò verso la metà del 1846 per rimpatriare.

Ai primi di maggio 1848, al comando del C.V. in 2^a de Rochette, fu inviata in Adriatico al seguito della squadra agli ordini del C.A. Giuseppe Albini. Dopo aver preso parte al blocco di Trieste fino al 14 agosto, ancorò davanti a Malamocco fino al 10 settembre, trasferendosi quindi ad Ancona fino al 28 ottobre. Tornò in rada a Venezia a metà novembre, per rendersi di nuovo ad Ancona, che lasciò il 15 dicembre, di nuovo per Venezia, fino al 22. Rientrata ad Ancona vi rimase inattiva fino al 21 gennaio 1849.

Rientrò quindi a Genova assieme al "Daino" e al "Colombo".

Il 19 novembre 1850 fu alata sullo scalo nel cantiere navale della Foce per essere riparata, tornando in mare il 14 gennaio 1852.

Il 7 luglio 1852, al comando del C.F. Michelotti, lasciò Genova per una campagna nel Mediterraneo Orientale, sostando a La Maddalena il 21 luglio, a Navarino dopo quindici giorni di vela e al Pireo il 15 agosto 1852.

Alla fine del 1852, al comando del C.F. conte Albini, tornò di stazione nell'America meridionale, restando a Montevideo fino al 1854.

Dopo il rimpatrio fu destinata come nave scuola agli allievi della R. Scuola di Marina di Genova, compiendo una lunga

campagna d'istruzione nel Mediterraneo, durante la quale il 24 settembre 1855, arrivò in rada a Yenikoi, sul Bosforo, ove incontrò la "Carlo Alberto".

Altre campagne d'istruzione con gli allievi della R. Scuola di Marina furono compiute nei mesi estivi dei successivi anni dal 1856 al 1859.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata corvetta a vela di 2° rango, ribattezzata "Iride", armata con XVIII cannoni da 40 libbre F.L. e con equipaggio di 217 uomini.

Inviata a Napoli con materiali, per la squadra di operazioni agli ordini del C.A. Carlo Pellion di Persano, tornò a Genova l'11 ottobre 1861, a rimorchio del "Monzambano".

Lasciò Genova il 12 aprile 1862, al comando del C.F. Amilcare Roberti, per recarsi una terza volta di stazione a Montevideo. Dopo aver fatto scalo a Livorno il 18 aprile, di rilascio per forza di tempo, arrivò a Gibilterra il 19 maggio, e a Funchal l'11 giugno. All'atto del rimpatrio, partì da Montevideo il 25 luglio 1863, sostò a Horta nelle Azzorre il 5 ottobre, a Gibilterra dal 17 al 31 ottobre, facendo ritorno a Napoli il 12 novembre 1863, per disarmare.

Riarmata il 1° marzo 1865, al comando del C.F. Corrado Yauch, nave scuola novizi e mozzi, partì da Napoli il 17 aprile per Baia, tornando a Napoli il 25 maggio. Lasciata Napoli il 21 giugno, assieme allo "Zeffiro" per una breve campagna d'istruzione, sostò a Messina dal 26 giugno al 1° luglio, passando al comando del C.F. Antonio Gogola. Proseguì quindi per Catania dal 2 al 4 luglio, ad Augusta fino all'11, a Siracusa dal 12 al 20 luglio, a Trapani dal 27 al 31 luglio, a Palermo dal 2 al 10 agosto, a Cagliari dal 12 al 20, a La Maddalena dal 25 agosto al 4 settembre, rientrando a Genova l'8 settembre 1865. Proseguì quindi per Napoli il 21 gennaio 1866, disarmando il 25 per entrare in bacino.

Tornata in armamento il 4 marzo 1866, al comando del C.F. Luigi Figari, lasciò Napoli per la sua ultima campagna d'istruzione con gli allievi della scuola novizi e mozzi. Giunta a Milo il 10 marzo, partì il 12 diretta al Pireo, ove sostò fino al 26, proseguendo per Nauplia e Smirne, ove dette fondo il 13 aprile. Al suo rientro a Napoli, il 22 maggio 1866 passò in disarmo.

Riarmata nel marzo 1867 per un'altra campagna d'istruzione con i G.M. e i S.T.V., assieme all'"Euridice", al "Valoroso" e allo "Zeffiro", lasciò Genova il 6 aprile, sostò nelle isole Hyères l'11 e il 12, a Barcellona dal 17 al 22, a Cartagena dal 26 al 29 aprile, a Palma Mallorca dal 3 al 9 maggio, a Tunisi dal 19 al 21. Qui lasciò il "Valoroso" che proseguì solo per Gibilterra, mentre assieme all'"Euridice" e allo "Zeffiro" si recò in Levante, sostando a lungo a Smirne.

Rimpatriata a Genova e poi a La Spezia, fu disarmata il 9 ottobre 1868 e quindi radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 4 aprile 1869.

Pirotrasporto (poi rimorchiatore) "LUNI"

Varato nel cantiere della Foce il 26 giugno 1858

Dislocamento: 151 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Apparato motore: Orlando di 60 cav. nom.

Propulsione a ruote

Armamento: ?

Entrato in armamento ai primi del 1859, dall'aprile al maggio di quell'anno effettuò vari trasporti di materiali fra Tolone e Genova, per il Corpo di spedizione francese in Italia.

In seguito prestò servizio di trasporto e rimorchio a La Spezia e a Genova.

Il 17 marzo 1861, fu iscritto nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato rimorchiatore a ruote.

Al comando del 1° pilota Domenico Laganà continuò a prestare servizio di rimorchio e trasporto materiali a Genova e a La Spezia, proseguendo alle volte per Livorno e Portoferraio.

Il 9 aprile 1864 trasportò forzati a Portolongone, recandosi poi a Porto S. Stefano e all'isola del Giglio.

Il 27 luglio 1871, al comando del L.T.V. Carlo Amoretti, operò il disincaglio della fregata nord americana "Warrior" investita sulle secche di Vada. Il 23 agosto dello stesso anno prestò soccorso al piroscafo "San Vittorio" e il 15 ottobre al brigantino "Immacolata Concezione", in pericolo al largo dell'isola Tino.

Nel novembre 1871 al comando del L.T.V. Eugenio Parent, fu inviato di stazione a Civitavecchia.

Nel giugno 1872, comandato dal L.T.V. Giuseppe di Palma, venne adibito come nave idrografica lungo le coste sarde, mentre nell'anno seguente prestò servizio di vigilanza lungo le coste settentrionali della Sicilia, per essere quindi disarmato a La Spezia.

A disposizione della scuola di artiglieria nel corso del 1876, fu poi assegnato al 1° Dipartimento marittimo in servizio di rimorchio.

Il 16 febbraio 1882, mentre era al comando del 1° nocchiere Sebastiano Albertini, prestò soccorso a un bastimento mercantile investito a Punta Santa Croce.

Il 12 marzo dello stesso anno soccorse il piroscafo belga "J. W. Barber" in pericolo a Levante.

Nel 1884 riprese il servizio di rimorchio al Varignano e il 15 agosto 1885 venne disarmato.

Radiato dai quadri del naviglio dello Stato il 30 agosto 1903 fu in seguito usato come nave caserma a San Vito.

Pirocorvetta "MALFATANO"

Varata nel cantiere della Foce il 18 giugno 1844

Dislocamento: 682 tonn.

Scafo in legno m. 45,10 × 7,44

Un ponte di coperta

Due alberi: trinchetto a vele quadre, maestra a vele auriche e bompresso

Apparato motore: Maudslay & Field 160 cav. nom. Due caldaie

Propulsione a ruote - Un fumaiolo

Armamento all'origine: IV obici da 20 libbre F.L.

In servizio postale di Stato per la Sardegna dal gennaio 1845 sino ai primi del 1848, il 9 maggio di quell'anno, al comando del C.F. Augusto Ceva di Noceto, lasciò Genova con la squadra agli ordini del C.A. Giuseppe Albin, per operare in Adriatico. Il 17 maggio sostò a Brindisi e il 20 arrivò ad Ancona, ove si fermò per carbonare. Il 2 giugno 1848 entrò in azione contro le batterie di Caorle, tornando davanti a Venezia.

Partita da Ancona il 20 ottobre 1848, rientrò a Genova a causa dell'imperfetto funzionamento della macchina.

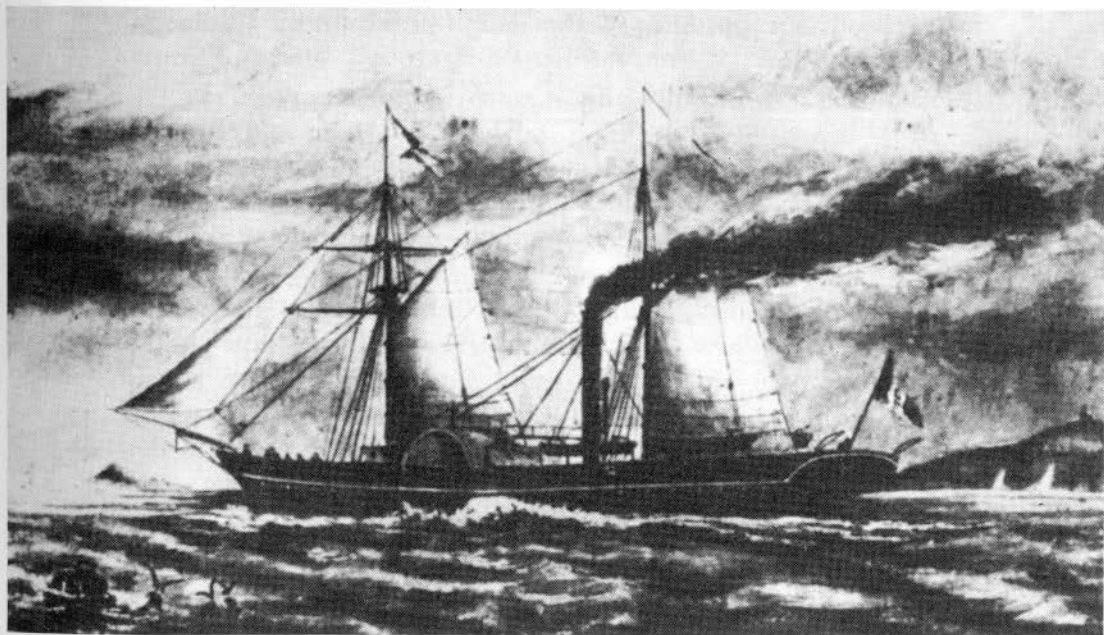
Il 10 giugno 1849 sostò a Napoli, proveniente da Genova e Gaeta.

Dopo aver ripreso il servizio postale di Stato fino al 1851, il 21 giugno 1855, al comando del C.F. Pompeo Provana del Sabbione, lasciò Genova diretta in Crimea, rimorchiando il brigantino "Azzardoso". Il 25 agosto imbarcò a Cagliari la 5^a compagnia del genio e due plotoni di artiglieria da treno, fece scalo a Malta il 27, a Milo il 2 luglio e arrivò a Costantinopoli l'11 luglio, trasferendosi poi a Balaklava il 20 luglio fino al 26, rientrando a Istenia sul Bosforo fino al 7 agosto e a Istenia fino al 21 agosto. Tornata in rada a Balaklava dal 2 al 5 settembre e quindi a Beikos fino al 21 ottobre, fece ritorno a Genova a metà novembre 1855.

Tornò sul Bosforo a marzo 1856, partendo da Beikos il 15 aprile, per essere a fine giugno a Genova, ove il 2 luglio rimorchiò la "Vittorio Emanuele" dopo il varo.

Il 27 ottobre 1858 accompagnò da Genova a Villafranca la granduchessa Elena di Russia.

Dal 26 aprile al 12 maggio 1859 effettuò vari trasporti da Tolone a Genova di truppe del Corpo di spedizione francese in



La pirocorvetta "MALFATANO"

Italia. Poi, al comando del C.F. Cesare Cerruti, si recò in Adriatico con la divisione agli ordini del C.V. Tholosano di Valgrisanche. Sostò a Messina dal 22 al 25 e ancorò davanti ad Antivari il 27, proseguendo con la "Vittorio Emanuele" per Lopatizza, nell'isola Lunga, ove dette fondo il 4 luglio. Proseguì quindi per Porto Augusto nell'isola Lussino ove sostò fino all'8 luglio a protezione delle truppe sarde e francesi sbarcate nell'isola. Dopo l'armistizio di Villafranca, il 12 luglio andò ad ancorare davanti a Venezia, tornando a Lussino il 22 per imbarcarvi le truppe di occupazione. Partita il 28 fece ritorno a La Spezia il 4 agosto 1859.

Dal 1° al 16 dicembre 1859 restò ferma a Genova.

Il 1° aprile 1860 trasportò truppe da Nizza a Genova e quindi si trasferì a Livorno con la squadra del C.A. Carlo Pelion di Persano. L'8 maggio fu inviata nelle acque della Sardegna, tra Capo Carbonara e S. Antioco, per sorvegliare l'azione di Garibaldi.

Comandata dal C.F. Giraud, il 22 luglio 1860 si recò a Palermo e a Messina, e il 23 dicembre si trasferì a Napoli.

Dal marzo al giugno 1861 fu di stazione a Beirut e a San Giovanni d'Acri, ove si erano verificati gravi disordini. Il 17 marzo 1861 venne iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata pirocorvetta di 2° rango, armata con II cannoni da 160 libbre F.L., II obici da 200 libbre F.L..

Ai primi di luglio 1861 accompagnò a Costantinopoli il Ministro plenipotenziario presso la Sublime Porta, riportando in Italia il Generale Durando, che era stato sostituito nello stesso incarico. Dopo aver fatto scalo al Pireo dal 13 al 14 luglio fu di ritorno a Genova il 26.

Il 6 maggio 1862 lasciò Genova per recarsi in servizio di vigilanza foranea nelle acque della Sicilia settentrionale restandovi sino alla fine di agosto per impedire un eventuale sbarco di garibaldini sul continente.

Trasferitasi il 24 novembre a Cagliari, partì il 29 dicembre per la posa del cavo sottomarino fra la Sardegna e la Sicilia. A Trapani il 13 gennaio 1863, partì il 24 per Mazara tornando a Trapani dal 26 al 28, per far ritorno a Genova il 31.

Partita il 21 febbraio si recò di stazione a Palermo fino al 10 aprile e successivamente sino al 18. Lasciata Palermo il 2 maggio e Trapani il 3, proseguì con truppe per Capo S.

Vito, tornando il 4 maggio a Trapani, che lasciò il 5 per recarsi a Malta, ove imbarcò la salma di Ruggero Settimo.

Rimase di stazione a Palermo fino al settembre 1863, effettuando trasporti di forzati a Favignana il 9 e il 24 maggio, di truppe per Napoli il 31 maggio ed altri per Castellammare del Golfo e Trapani il 23 maggio e il 12 giugno. Il 28 giugno prestò soccorso al "Tripoli" investito presso Capo Bianco. Altri trasporti di truppa effettuò il 1° settembre 1863 per Trapani, Capo San Vito e Pantelleria, il 20 settembre per Capo Zaffarano, Trapani, Marsala e Favignana. Il 26 ottobre lasciò Palermo, per fare ritorno a Genova il 29 e disarmare il 1° novembre 1863.

In bacino a Genova fino al 15 febbraio 1866, il 17 maggio fu riarmata al comando del C.F. Orazio Sanminiatielli.

Il 24 maggio 1867 soccorse ad Albenga un brigantino investito in quei paraggi, rimorchiandolo a Genova.

Passata il 30 gennaio 1869 al comando del L.T.V. Costantino Morin, venne disarmata a fine dicembre, per essere radiata dal naviglio dello Stato con R.D. 12 luglio 1870, n. 5763.

Pirofregata "MARIA ADELAIDE"

Varata nel cantiere della Foce l'11 luglio 1859

Dislocamento: 3.484 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 71,80 × 15,04

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso

Apparato motore: Penn & Sons 600 cav. ind. Quattro caldaie parallelepipedo

Propulsione a elica - Un fumaiolo

Equipaggio: S.M. 28, Sottufficiali e Comuni 524

Armamento all'origine: I cannone da 80 libbre F.L.

XXXVI cannoni da 40 libbre F.L. in batteria

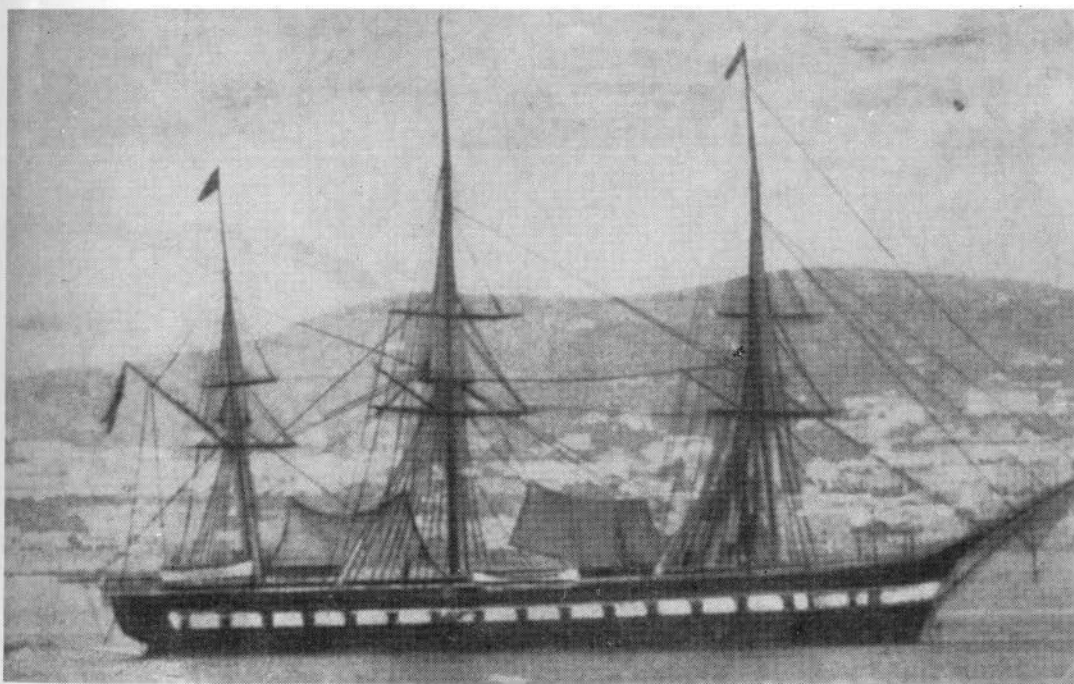
XIV obici da 20 libbre F.L. in coperta

IV cannoni da 8 libbre B.L. su affusto (da sbarco)

Dopo aver effettuato le prove in mare a Genova il 3 marzo 1860, entrò in armamento l'11 marzo, al comando del C.V. Pompeo Provana del Sabbione. Dal 14 marzo nave ammiraglia della divisione agli ordini del C.A. Carlo Pellion di Persano, della quale facevano parte il "Vittorio Emanuele", la "Carlo Alberto", la "Governolo", l'"Authion" e il "Malfatano". Lasciò Genova il 26 marzo 1860 diretta con truppa a Livorno, tornando a Genova il 27, per ripartire il giorno seguente, accompagnando a Livorno il Principe di Carignano. Dopo aver imbarcato volontari toscani, tornò a Genova il 31.

Il 12 aprile 1860 passò al comando del C.V. Vittorio Riccardi di Netro e il 15 imbarcò a Genova il Re Vittorio Emanuele, il conte di Cavour, il conte Bettino Ricasoli, il conte Terenzio Mamiani e altri deputati, diretta a Livorno. Dopo aver lasciato il conte di Cavour a La Spezia, tornò a Genova il 22, recandosi poi nuovamente a Livorno per riaccompagnare il Re a Genova.

Il 3 maggio 1860, nave ammiraglia della squadra agli ordini del C.A. Carlo Pellion di Persano, partì da Genova diretta a Cagliari, ove dette fondo il 7, dopo aver incrociato fra Capo Carbonara e l'isola di S. Antioco. Il 10 proseguì per Palau, che la-



La pirofregata "MARIA ADELAIDE"

DELLE

REGIE NAVI ARMATE

Ascritte al 1° Dipartimento Marittimo

al 1° Novembre 1863.

FUNZIONE	CASATO E NOME	DATA D'IMBARCO
----------	---------------	----------------

FREGATA DI 1° ORDINE AD ELICA **Maria Adelaide**

Bastimento capo della Squadra di evoluzione comandata dal Contr'Ammiraglio cav. Provana.

Stato Maggiore del Comandante la Squadra

Capo di Stato Maggiore	ARMINJON Vittorio	1	luglio	1863
1° ufficiale addetto allo Stato Maggiore	PICO Antonio Michele	23	id.	"
2° id. id.	COLLE Sisto	13	id.	"
3° id. aiutante di bandiera	SERRA Gerolamo	1	id.	"
Guardiamarina di 1.ª classe addetto allo stato maggiore	GAETA Catello	7	id.	"
Id. id.	GRILLO Carlo	13	id.	"
Commissario di 1ª classe	BOCCARDI Enrico	1	id.	"
Sotto Comm. aggiunto	BOGGIANO Carlo	11	id.	"
Medico di vascello	PESCE Francesco	1	id.	"
Meccanico di 1ª classe	CHAPMAN	12	id.	"
Medico di corvetta di 1.ª cl.	BASSI Riccardi	1	id.	"

Stato Maggiore della Fregata

Comandante	DI BROCCHETTI Enrico	1	luglio	"
Ufficiale in 2° (tenente al dett.)	PEPI Roberto	16	id.	"
1° ufficiale	ACTON Emerico	24	agosto	"
2° id.	CAFARO Nicola	4	luglio	"
3° id.	BERTONE DI SAMBUY Ferdin.	1	id.	"
4° id.	BENEDETTI Enrico	1	id.	"
5° id.	MANGINI Francesco	4	id.	"
Ufficiale incaricato delle funzioni di pilota	CAFIERO Pietro Antonio	6	giugno	"
Guardia marina	CACACE Camillo			
Id.	CAFIERO Guglielmo			
Guardia marina	CRAVOSIO Federico	1	luglio	1863
Id.	DESIMONE Luigi	1	id.	"
Id.	BASSO Alfonso	1	id.	"
Commissario	AUBERT Tebaldo	1	id.	"
Scrivano	TORRE Federico	7	id.	"
Cappellano	GIANBARONO Giov. Battista	1	id.	"
Capo dei distacc. fanteria marina	BONALDI Pietro	4	id.	"
Ufficiale in sott'ordine	DEALBERTIS Edoardo	3	id.	"
Capo macchinista	CHAPMAN	12	luglio	"
Id.	BELL ?	4	aprile	1862

Lo Stato Maggiore della "MARIA ADELAIDE",
bastimento capo della Squadra nel 1863.

(da un documento dell'epoca)

sciò il 12 per tornare alla fonda a Cagliari. Partita il 5 giugno, arrivò a Palermo il 6 restandovi di stazione, con istruzioni riservate del conte di Cavour per il C.A. di Persano, data la situazione in atto in Sicilia, dopo lo sbarco di Garibaldi a Marsala.

Il 24 luglio si recò a Milazzo, tornando il 26 a Palermo.

Per ordine del conte di Cavour, recapitato al C.A. di Persano dal marchese di Villamarina, il 3 agosto si trasferì in rada a Napoli, ove fu presente allorché il 6 settembre il re Francesco II e la regina Maria Sofia lasciarono la capitale del loro Regno, per rifugiarsi a Gaeta.

Partì da Napoli la sera dell'11 settembre 1860, con la "Vittorio Emanuele", la "Carlo Alberto", la "Governolo", la "Costituzione" e il "Monzambano", diretta in Adriatico. Sostò a Messina il 12 e il 13, arrivando il 17 al largo di Sinigaglia e il 18 fuori Ancona, a circa quattro miglia dal porto, prendendo parte alle varie azioni di fuoco contro quella piazzaforte e in particolare al bombardamento del 26 settembre contro le batterie del Monte Pelago e del Gardetto.

Dopo la capitolazione di Ancona, il 30 settembre ricevette a bordo il Generale Lamoricière, comandante delle truppe pontificie. Il 3 ottobre imbarcò a Porto Corsini 1.100 uomini del 2° reggimento granatieri, sbarcandoli a Manfredonia che lasciò il 9 ottobre diretta a Napoli, dove dette fondo il 14, dopo aver poggiato a Brindisi per forza di tempo.

Il 27 ottobre lasciò Napoli per ancorare il 28 mattina alle foci del Garigliano, in difesa della testa di ponte delle truppe sarde, impegnate contro l'esercito borbonico. Il 2 novembre si trasferì davanti a Mola di Gaeta, tornando in porto a Napoli il 6 novembre 1860.

Il 30 imbarcò nella darsena di Napoli il re Vittorio Emanuele II diretto a Palermo, riaccompanandolo il 7 dicembre a Napoli.

Passata il 19 dicembre 1860 al comando C.V. Guglielmo Acton l'11 gennaio 1861, scortò la "Vittorio Emanuele" diretta a Mola di Gaeta col principe di Carignano. Rientrata a Napoli, il 19 gennaio tornò davanti a Mola di Gaeta, trasferendosi il 22 in rada a Gaeta, per prendere parte attiva all'assedio di quella piazzaforte, distinguendosi con la "Carlo Alberto" nelle azioni di fuoco contro le batterie dello Stendardo di Santa Maria e di Ponente.

Dopo la capitolazione della piazzaforte, partì da Gaeta il 15 febbraio per accompagnare a Napoli il Principe di Carignano, tornando a Gaeta il 17 e a Napoli il 24 febbraio 1861.

Partita il 26, dette fondo il mattino seguente in rada Ganzirri, partecipando all'assedio della Cittadella di Messina e in particolare all'azione di fuoco dell'11 marzo contro il bastione Blasco, ricevendo a bordo il 12 marzo il Maresciallo borbonico Fergola per le condizioni di resa.

Lasciata Messina il 19 marzo 1861, rientrò a Napoli e quindi il 23 a Genova.

Dal 17 marzo entrò a far parte della Marina da guerra del Regno d'Italia, classificata fregata a elica di 1° rango, armata con X cannoni da 160 libbre F.R.C., XXII obici da 200 libbre F.L., IV cannoni da 80 libbre B.R., equipaggio 511 uomini.

A metà maggio 1861 fu inviata in servizio di vigilanza foranea attorno alla Sicilia, per la repressione del contrabbando, sostando a Messina dal 27 al 30 maggio e a Catania il 2 giugno.

Il 12 settembre 1861 imbarcò a Genova il Sovrano, che il giorno seguente passò in rivista la squadra di evoluzione al largo della Meloria, entrando a Livorno il 15, per essere a Genova il 30, in bacino dal 4 novembre 1861.

Ai primi di marzo 1862, al comando del C.V. Alessandro Wright, alzò l'insegna di nave ammiraglia della squadra di evoluzione agli ordini del C.A. G.B. Albini, della quale facevano parte la "Duca di Genova", l'"Italia", la "San Giovanni", l'"Ichnusa" e successivamente la "Vittorio Emanuele".

Il 22 aprile 1862 imbarcò nuovamente il Sovrano che, lasciata Genova, il mattino del 23 passò in rivista al largo della Meloria la squadra di evoluzioni. Partita da Livorno il 27, si trasferì a Napoli dal 28 aprile al 10 maggio 1862 per la parata in onore della squadra francese.

Il 20 giugno ancorò nel Golfo Palmas ove imbarcò il Principe ereditario Umberto di Savoia Carignano, giunto con la "Governo". Partita il 26 con la squadra, si recò a Castellammare di Stabia per assistere al varo dell'"Etna" il 18 luglio 1862.

Alla fine di luglio 1862 fu inviata nelle acque della Sicilia settentrionale, onde impedire un eventuale sbarco sul continente di volontari garibaldini. A Palermo il 10 agosto e quindi a Messina fino al 31, rientrò a La Spezia il 14 settembre dopo lo scontro dell'Aspromonte.

Il 29 settembre 1862, al comando del C.V. Alessandro Wright, lasciò Genova avendo a bordo il Principe ereditario Umberto, di scorta d'onore con la squadra alla principessa Maria Pia, che, imbarcata sulla pirofregata portoghese "Bartolomeu Diaz" si recava a Lisbona per andare in sposa a Luigi I re del Portogallo. Dopo aver fatto sosta a Gibilterra dal 3 al 4, arrivò a Lisbona il 6, restando alla fonda sul Tago fino al 6 novembre. Fatto carbone a Gibilterra e dopo una sosta a Cagliari dal 19 al 24, rientrò a Genova il 26 novembre 1862.

Il 15 gennaio 1863 passò al comando del C.F. Amilcare Roberti, nave ammiraglia della squadra di evoluzioni. Il 22 gennaio accompagnò da Genova a Napoli la duchessa d'Aosta, tornando il 31 a Genova, ove disarmò il 13 febbraio.

Riarmata il 1° aprile 1863 a disposizione del Sovrano, il 9 aprile lo accompagnò a La Spezia, e quindi il 29 da Livorno a Genova. Passata al comando del C.V. Enrico di Brocchetti, nave ammiraglia della squadra agli ordini del C.A. Pompeo Provana del Sabbione, partì da Genova il 6 agosto con la "Duca di Genova", la "Vittorio Emanuele", la "Carlo Alberto", la "Garibaldi", l'"Italia", la "Regina", l'"Etna" e il "Garigliano", diretta a Cette, che lasciò il 16 per Pula in Sardegna, ove sostò fino al 25, proseguendo per Cagliari fino al 3 settembre e quindi per il Golfo Palmas.

Il 18 settembre 1863 lasciò il Golfo Palmas, assieme alle altre unità della squadra, diretta nuovamente a Lisbona, col principe ereditario Umberto e il principe di Carignano, per il battesimo del primogenito della regina Maria Pia. Arrivata a Gibilterra il 25 settembre, si rifornì di carbone, partendo il 9 ottobre per ancorare sul Tago, davanti a Lisbona, il 10 ottobre. Vi sostò fino al 20, tornò a Gibilterra dal 22 al 24 per carbonare, nel Golfo Palmas dal 28 al 30 e rientrò a Napoli il 1° novembre 1863.

Il 16 novembre partecipò alla rivista navale in onore del re Vittorio Emanuele II, che poi accompagnò da Napoli a Livorno il 18, proseguendo il 22 per La Spezia per far ritorno a Genova il 16 dicembre 1863.

Il 18 gennaio 1864 passò al comando del C.F. Giuseppe Piola e il 28 aprile lasciò La Spezia diretta a Tunisi, nave ammiraglia della divisione agli ordini del V.A. G.B. Albini, della quale facevano parte la "Duca di Genova" e la "Magenta". Rimasta nelle acque di Tunisi fino al 23 settembre data la situazione politica creatasi in quella Reggenza, sostò a Cagliari dal 27

settembre al 4 ottobre e a Palermo l'8, rientrando a Genova il 5 novembre 1864.

In disponibilità a Genova, il 1° maggio 1865 fu immessa in bacino fino al 26, trasferendosi quindi a La Spezia il 17 ottobre, rimorchiando il brigantino "Colombo".

Tornò in armamento il 13 maggio 1866, al comando del C.V. Augusto di Monale, nave ammiraglia della squadra sussidiaria agli ordini del V.A. G.B. Albini, armata con X cannoni da 160 libbre F.R.C., XXXII obici da 200 libbre F.L., IV cannoni da 80 libbre B.R.. Partita il 2 giugno da Genova, sostò a Messina dal 4 al 6 e arrivò a Taranto il 7 proseguendo il 21 giugno per Ancona, ove dette fondo il 25. Partita il 12 luglio 1866 in crociera di perlustrazione nell'Alto Adriatico, restò alla fonda al largo di Sinigaglia dal 13 al 16, rientrò quindi ad Ancona che lasciò il 18 per andare ad ancorare al largo di Porto Manego, nell'isola di Lissa e partecipare all'azione di fuoco contro le batterie di Porto Camicia e Porto Carober.

Il 20 luglio 1866 fu presente allo scontro con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, senza prendervi parte attiva e il 21 si ormeggiò in porto ad Ancona, proseguendo il 16 agosto per Taranto.

Il 17 settembre ebbe ordine di recarsi a Palermo con la divisione comandata dal C.A. Augusto Riboty, inviata in quel porto per reprimere i gravi moti sediziosi scoppiati in città.

Rimase in porto a Palermo fino al 1° ottobre, dopo aver inviato a terra un distaccamento di fanteria di Marina, con la perdita di un uomo e undici feriti. Dopo aver fatto scalo a Napoli il 2 ottobre, rientrò a La Spezia il 6 ottobre 1866.

Dal 7 febbraio 1867, comandata dal C.F. Ferdinando Montemayor, fece parte della squadra permanente agli ordini del C.A. Riboty. Il 17 aprile 1867, essendo all'ancora nel golfo di La Spezia, inviò a terra una sua comandata col T.V. Giacinto Millore, che si distinse durante il grave incendio scoppiato nella polveriera di Santa Maria delle Grazie. Il 2 giugno lasciò La Spezia con la "Gaeta" e con la "Principessa Clotilde", per manovre tattiche, imbarcando il 6 a Genova il principe Umberto diretto a Marsiglia, sostando a Tolone dal 9 al 20 giugno.

A Napoli il 23 giugno partì il 28 per andare incontro alla squadra ottomana, tornando a Napoli il 28. Partita il 6 luglio per La Spezia, disarmò il 27 settembre 1867.

In disarmo dal 1868 al 1874, il 13 giugno fu rimorchiata dal "Cambria" a La Spezia per radicali lavori di trasformazione.

Riarmata nel 1874 al comando del C.V. Carlo Felice Baudini, prestò servizio come nave scuola artiglieria, armata con un cannone di 250 mm F.R.C., I cannone da 220 mm A.R.C., II cannoni da 200 mm A.R.C., IV cannoni da 160 mm F.R.T., XIV cannoni da 160 mm F.R.C., II cannoni da 120 mm A.R.C., IV cannoni da 75 mm B.R. e IV cannoni da 80 mm B.R. su affusto.

Il 23 marzo 1875 uscì da La Spezia per brevi esercitazioni di tiro al bersaglio. Il 28 luglio si trasferì da La Spezia a Genova fino al 1° agosto. Il 16 agosto uscì nuovamente nel golfo per altre esercitazioni di tiro.

Dal 15 gennaio 1877 passò al comando del C.V. Paolo Orenco.

Il 2 novembre 1878 si recò da La Spezia a Livorno, tornando a La Spezia l'11. Passato al comando del C.V. Emerick Acton, il 3 maggio 1879 lasciò La Spezia per recarsi a Portoferraio fino al 6, tornando il 7 a La Spezia.

Il 29 agosto 1880 si trasferì di nuovo a Genova, rientrando a La Spezia il 26 ottobre, per passare al comando del C.V. Raffaele Noce, dal 25 novembre 1880.

Il 15 maggio 1881 si recò a Livorno e a Portoferraio fino al 28, tornando a Livorno, che lasciò l'11 giugno per La Spezia.

Il 20 novembre 1881 ne prese il comando il C.V. Cristoforo Manolesso. Il 10 maggio 1882 partì da La Spezia per Portoferraio fino al 1° giugno, per rientrare a Genova dal 2 al 29 giugno e quindi nuovamente a Portoferraio fino al 31 luglio, per fare ritorno a La Spezia il 1° agosto 1882.

Dal 18 ottobre 1883 passò al comando del C.V. Cesare de Liguori: partita da La Spezia il 1° agosto, si recò a La Maddalena fino al 21, a Portoferraio fino al 10 settembre, tornando a La Spezia l'11 settembre 1883. Al comando del C.V. Giovanni de Negri, il 24 agosto 1884 si trasferì a Talamone fino al 15 settembre, a La Maddalena dal 16 al 18, nel Golfo Aranci fino al 27, di nuovo a La Maddalena fino al 4 ottobre, a Cagliari dal 6 al 16, per far ritorno a La Spezia il 24 ottobre 1884.

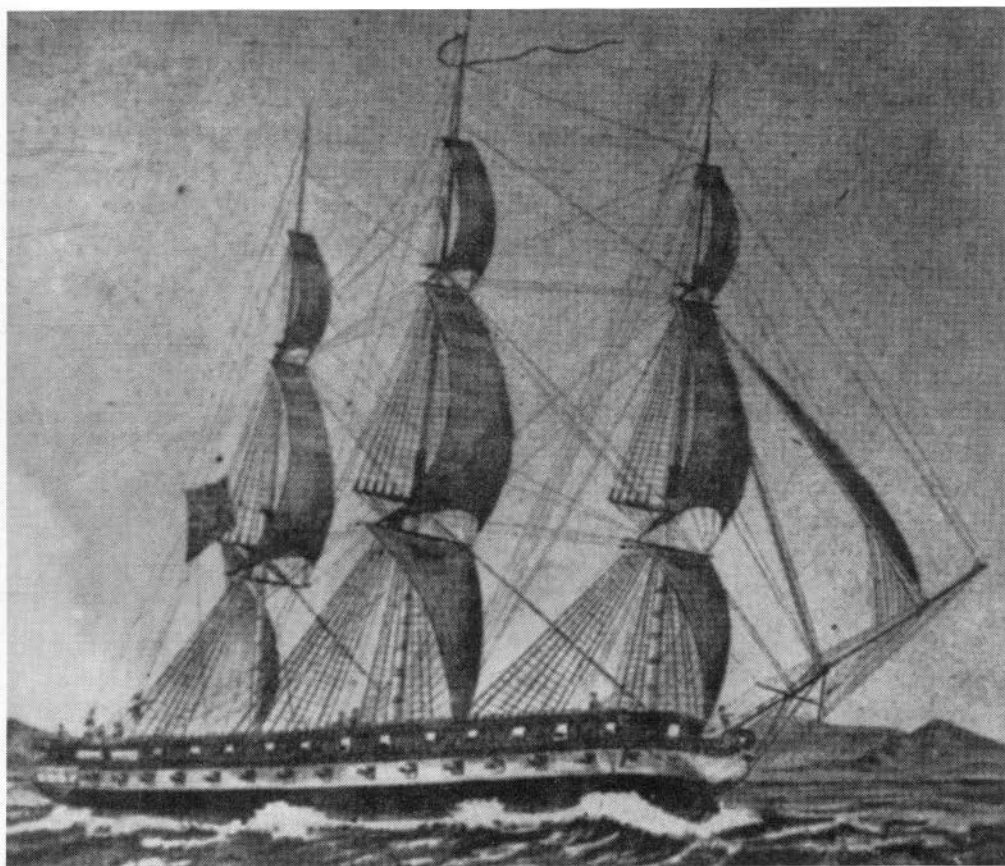
Dal 15 marzo 1885 al comando del C.V. Carlo Turi, lasciò La Spezia il 10 giugno per recarsi a Portoferraio fino al 25, a Genova dal 26 al 29 luglio, facendo ritorno a La Spezia il 29.

Sbarcato il 26 ottobre 1886 il C.V. Turi, ne prese il comando il parigrado Carlo Alberto Quigini Puliga il 6 gennaio 1887 e quindi nell'anno successivo il C.V. Cesare Sanfelice.

Armata con I cannone da 220 mm A.R.C., VIII cannoni da 200 mm A.R.C. e IV cannoni da 160 mm F.R.T., dal 1° marzo 1894 fu al comando del C.V. Giuseppe Annovazzi.

Il 6 ottobre 1894 cessò la sua attività di nave scuola cannonieri e venne disarmata.

Nave deposito artiglieria fino al 1896 e poi nave scuola artefici, venne radiata dai quadri del naviglio dello Stato con R.D. 15 aprile 1900.



La fregata "MARIA TERESA"
(Museo navale Pegli)

Fregata "MARIA TERESA"

Varata nel cantiere della Foce il 22 novembre 1816

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXXVI da 24 libbre F.L.

II obici da 60 libbre F.L. in batteria

XX carronate da 18 libbre F.L. in coperta

Fu la prima unità da guerra di grosso tonnellaggio costruita nel cantiere della Foce per la Marina sarda, dopo l'annessione della Repubblica di Genova al Regno di Sardegna.

Il 9 aprile 1818 ne assunse il comando il C.V. di Castelvechio.

Nell'aprile 1822 parti da Genova con le fregate "Cristina" e "Commercio di Genova", la corvetta "Tritone", i bricks "Ne-reide" e "Zeffiro" e la goletta "Vigilante" agli ordini del C.A. des Geneys diretta a Tangeri per la firma del trattato di commercio col Sultano del Marocco. Il 12 dicembre 1826 accompagnò il re Carlo Felice e la consorte da Genova a Nizza. Il 12 maggio 1829 lasciò Genova assieme alla "Beroldo" per trasportare a Napoli il re Carlo Felice e la regina Maria Teresa, standovi fino al 13 luglio.

Il 5 maggio 1830 parti nuovamente da Genova, diretta a Tunisi con le fregate "Carlo Felice" e "Euridice", la corvetta "Aurora", il brigantino "Zeffiro" e la goletta "Vigilante", agli ordini del C.A. Ricca di Castelvechio. Dette fondo in rada a Tunisi il 17 maggio, vi sostò fino alla fine del mese, per rientrare a Genova il 2 giugno.

Nel gennaio e febbraio 1831, con le fregate "Aurora", "Cristina", "Euridice", "Haute Combe" e "Regina", prestò servizio di vigilanza foranea lungo le coste liguri e nelle acque della Corsica per impedire eventuali sbarchi di fuorusciti francesi.

In disarmo nel 1836 fu venduta per demolizione nello stesso anno.

Pirocannoniera "MONTEBELLO"

Varata nel cantiere della Foce il 31 marzo 1860

Dislocamento: 215 tonn.

Scafo in legno

Due alberi a vele auriche con asta di fiocco

Apparato motore: Penn & Sons 60 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento all'origine: II obici da 200 libbre F.L.

II cannoni da 72 libbre F.L.

Costruita per la Marina sarda il 17 marzo 1861 entrò a far parte della Marina da guerra del Regno d'Italia, classificata cannoniera a elica di 2° rango.

Il 1° aprile 1862 andò in soccorso di un brigantino in pericolo fuori Lavagna. Nel maggio dello stesso anno fu messa a disposizione delle autorità di P.S. di Genova per catturare un brigantino sul quale erano fuggiti gli autori di un grosso furto ai danni di una banca di Genova.

Il 25 febbraio 1865 fu alata sullo scalo del Fezzano, a La Spezia, per lavori di raddobbo, scendendo nuovamente in mare il 5 marzo 1865. Il 9 marzo partì da La Spezia per il Golfo Aranci, dove ancorò l'11, proseguendo il 12 per La Maddalena e facendo ritorno a La Spezia il 20. In disarmo il 22 marzo 1865, fu riarmata l'11 aprile, lasciando La Spezia per Genova ove tornò in disarmo il 16 per andare in bacino fino al 3 maggio. Tornò a La Spezia il 23 agosto a rimorchio del "Giglio".

Col R.D. 3 maggio 1866 fu aggregata alla squadra di battaglia dell'A. Carlo Pellion di Persano, al comando del C.F. Antonio Sandri, capo della flottiglia cononiere. Nella notte del 17 luglio fu inviata nelle isole Spalmadore per tagliare il cavo telefonico fra Lissa e Lesina. Il 19 rimorchiò una barcaccia a vapore e due lancie cariche di truppa, che tentò di sbarcare in una cala di Lissa. L'azione non potè essere condotta a termine per la resistenza incontrata.

Il 20 luglio 1866, durante lo scontro con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, si mantenne in formazione con la squadra sussidiaria del V.A. Albini e il 21, rimorchiata dal "Guiscardo", rientrò a Manfredonia e poi a Taranto.

Aggregata alla scuola cannonieri dal 18 luglio 1868, venne disarmata nel luglio 1872, fu radiata dal naviglio dello Stato con R.D. 31 marzo 1875, n. 2423.

Pirocorvetta poi avviso a ruote "MONZAMBANO"

Varata a Blackwall nel 1841

Dislocamento: 900 tonn. Stazza 245 tonn. di registro

Scafo in legno m. $46,70 \times 8,05$

Un ponte di coperta

Due alberi: trinchetto a vele quadre, maestra a vele auriche e bompresso

Apparato motore: Maudslay & Fiel 220 cav. Due caldaie tubolari

Propulsione a ruote a pale fisse - Un fumaiolo

Armamento (1848): IV da 20 libbre F.L.

Già denominata "Mongibello", apparteneva dal 15 maggio 1841 all'«Amministrazione privilegiata della navigazione a vapore delle Due Sicilie».

Acquistata nel maggio 1848 dal Governo sardo per £ 562.000, venne armata a corvetta e inviata in Adriatico a fine giugno, al comando del L.T.V. Scoffiero, per unirsi alla squadra agli ordini del C.A. Giuseppe Albini.

Il 4 agosto 1848 bordeggiò davanti a Isola d'Istria, recandosi poi davanti a Malamocco, ove restò fino al 10 settembre, trasferendosi quindi ad Ancona.

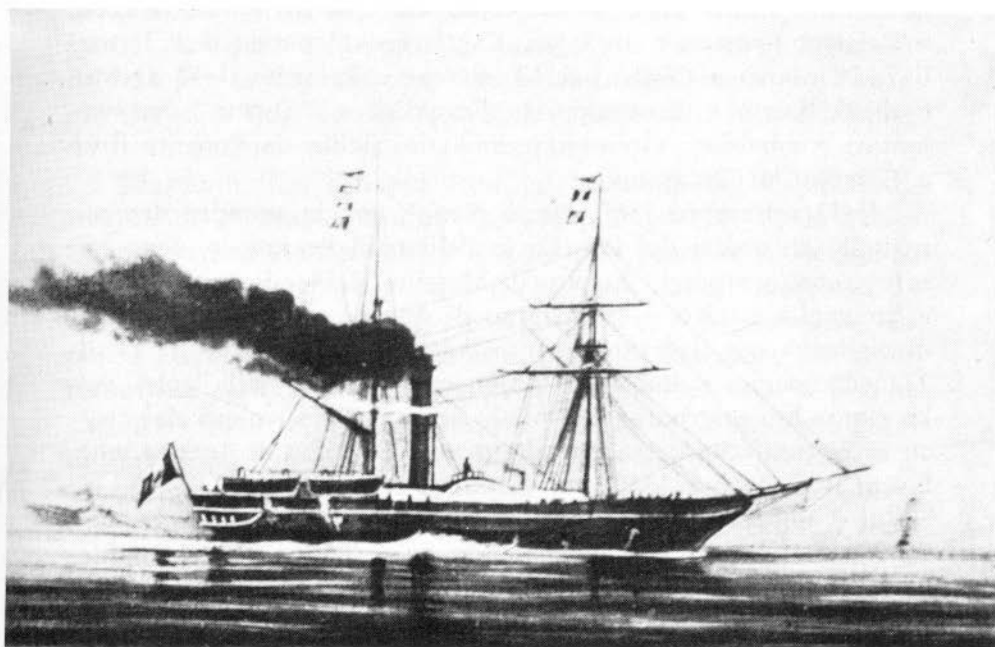
Dopo la sconfitta di Novara, l'8 aprile 1849, tornò davanti a Venezia per imbarcare le truppe sarde che lasciavano la Lombardia e rientrò a Genova ai primi di maggio 1849.

Il 17 agosto 1849 fu inviata a Oporto, col trasporto "Goito", per imbarcarvi la salma dell'ex re Carlo Alberto morto il 29 luglio. Partito il 29 settembre col "Goito" e l'"Infante Dom Luis", tornò a Genova il 5 ottobre 1849.

Nel 1850-51 fu destinata al servizio postale fra Genova e la Sardegna: il 13 febbraio 1851 rimorchiò in salvo a Porto Torres il brigantino "Hermatico" investito all'Asinara.

Il 20 giugno 1855, al comando del C.F. de Viry, lasciò Genova con truppe e materiali per la Crimea. Il 21 agosto arrivò in rada a Istenia, il 27 a Balaklava fino al 9 settembre e quindi a Yenikoi, sul Bosforo, fino al 29 settembre.

Tornò a Beikos, sul Bosforo, dal 4 al 10 aprile 1856, a Balaklava fino al 3 maggio, facendo ritorno a Genova con truppe che rimpatriavano, il 6 luglio 1856.



La pirocovetta "MONZAMBANO"

Il 26 dicembre 1858 si recò a Villafranca col Principe di Cagnano, per incontrare il re del Wurtemberg e il Granduca Costantino di Russia, tornando a Genova il 30 di scorta alla fregata russa sulla quale era imbarcato il Granduca Costantino.

Alata sullo scalo nel cantiere della Foce per raddobbo, ne uscì il 4 marzo 1859. Dal 26 aprile al 12 maggio dello stesso anno effettuò vari trasporti di truppe francesi da Tolone a Genova.

Il 25 ottobre 1859 lasciò Genova diretta con truppe a Cagliari. Il 3 luglio 1860, al comando del C.C. di Manel, si recò a Palermo, partendo il 5 per Cagliari e tornando a Palermo il 7. Di nuovo a Cagliari il 13, si rese a Palermo il 12 agosto e il 15 scortò i pirottrasporti "Franklin" e "Torino" con volontari garibaldini, circumnavigando la Sicilia da Ponente fino a Giardini di Taormina.

Il 13 settembre 1860, lasciò Napoli con la squadra di operazioni agli ordini del C.A. Carlo Pellion di Persano e, dopo essere transitata per lo Stretto di Messina il 14 ed avere sostato a Sinigaglia, arrivò il 18 al largo di Ancona, adibita al servizio di vigilanza per il mantenimento del blocco, dichiarato il 23. Il 22 accompagnò a Recanati il Generale Fanti e nella notte sul 26 rimorchiò due barconi armati, con i quali si voleva dar fuoco ai pontoni che ostruivano l'entrata del porto di Ancona, che lasciò il 9 ottobre 1860, per Napoli.

Il 3 novembre si trasferì davanti a Mola di Gaeta, restandovi fino al 6. Passata al comando del L.T.V. Augusto Buglione di Monale, il 6 gennaio 1861 andò di soccorso alla fregata "Beroldo", investita a Santa Maria del Poggio, presso Cervione, in Corsica.

Il 20 gennaio 1861 entrò con bandiera parlamentare nel porto di Gaeta, per notificare il blocco di quella piazzaforte.

Il 22 dello stesso mese prese parte all'azione di fuoco contro le batterie di Ponente, funzionando poi come ripetitrice di segnali. Il 31 gennaio, in navigazione fra Napoli e Civitavecchia, fermò il barco "San Luigi", sospetto di contrabbando di armi. Durante febbraio venne adibita al trasporto a Ponza e a Genova dei prigionieri e degli sbandati del disciolto esercito borbonico.

Il 17 marzo 1861 fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata corvetta a ruote di secondo rango, armata con II cannoni da 160 libbre F.R. e II obici da 20 libbre B.L..

Nel luglio e agosto 1861 prestò servizio di vigilanza costiera a Napoli. Partita l'8 maggio 1862 da Barletta per Manfredonia, si sviluppò improvviso un incendio nel carbonile, che la costrinse a rientrare a Barletta.

In armamento dal 2 gennaio 1863, si recò a Palermo, a Trapani, Pantelleria e Milazzo, rientrando a Palermo il 14. Partita il 2 febbraio per Genova, tornò il 7 a Napoli, il 13 a Messina e Siracusa fino al 25, proseguendo per Alessandria Egitto, ove dette fondo l'8 marzo, dopo aver fatto scalo a Wathy, a Suda e La Canea. Tornò a Napoli il 1° maggio e a Genova il 2, partendo l'11 per la Capraia con l'arcivescovo di Genova. Il 15 maggio si recò a Portoferraio, tornando a Genova il 16 e disarmando il 16 giugno.

Riarmata il 6 gennaio 1864, al comando del Capitano di fregata di 2^a classe Antonio Sery e poi del C.F. Carlo Felice Baudini, trasportò detenuti a Napoli il 13 gennaio, proseguendo il 28 per Cagliari ove rimase di stazione dal 21 marzo al 24 aprile. Rientrato a Genova, partì il 1° maggio per Livorno, Napoli e Cagliari, stazionaria sino ai primi di dicembre 1864. Durante tale periodo di tempo si recò a Napoli e a Gaeta il 2 luglio, a Trapani il 14, a Carloforte, Alghero e Porto Conte dal 4 al 21 agosto, nuovamente ad Alghero l'8 settembre, a Napoli il 14 novembre, lasciando Cagliari il 1° dicembre, per Napoli e Genova, ove dette fondo il 9, disarmando il 15 dicembre 1864.

Partita da Genova ai primi di giugno 1867 al comando del L.T.V. Miloro, fece scalo a Napoli, a Messina, a Catania, a Taranto e arrivò ad Ancona il 20 giugno, restandovi di stazione per servizio idrografico lungo il litorale adriatico, passando in seguito al comando del L.T.V. Assalini e del L.T.V. Carlo Amoretti. Il 31 marzo 1871 soccorse un bastimento mercantile investito a Malamocco e il 13 ottobre il brigantino "Traiano" in pericolo alla Torretta, presso Ancona. Il 3 luglio 1873 infine investì presso Vasto e fu disincagliata dalla "San Giovanni".

Rientrata a La Spezia a dicembre 1874, passò in disarmo ai primi del 1875, per essere radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D.L. 31 marzo 1875, n. 2423.

Brigantino "NEREIDE"

Varato nel cantiere della Foce il 21 aprile 1818

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte a batteria scoperta

Tre alberi a vele quadre

Armamento all'origine: X cannoni da 24 libbre F.L.

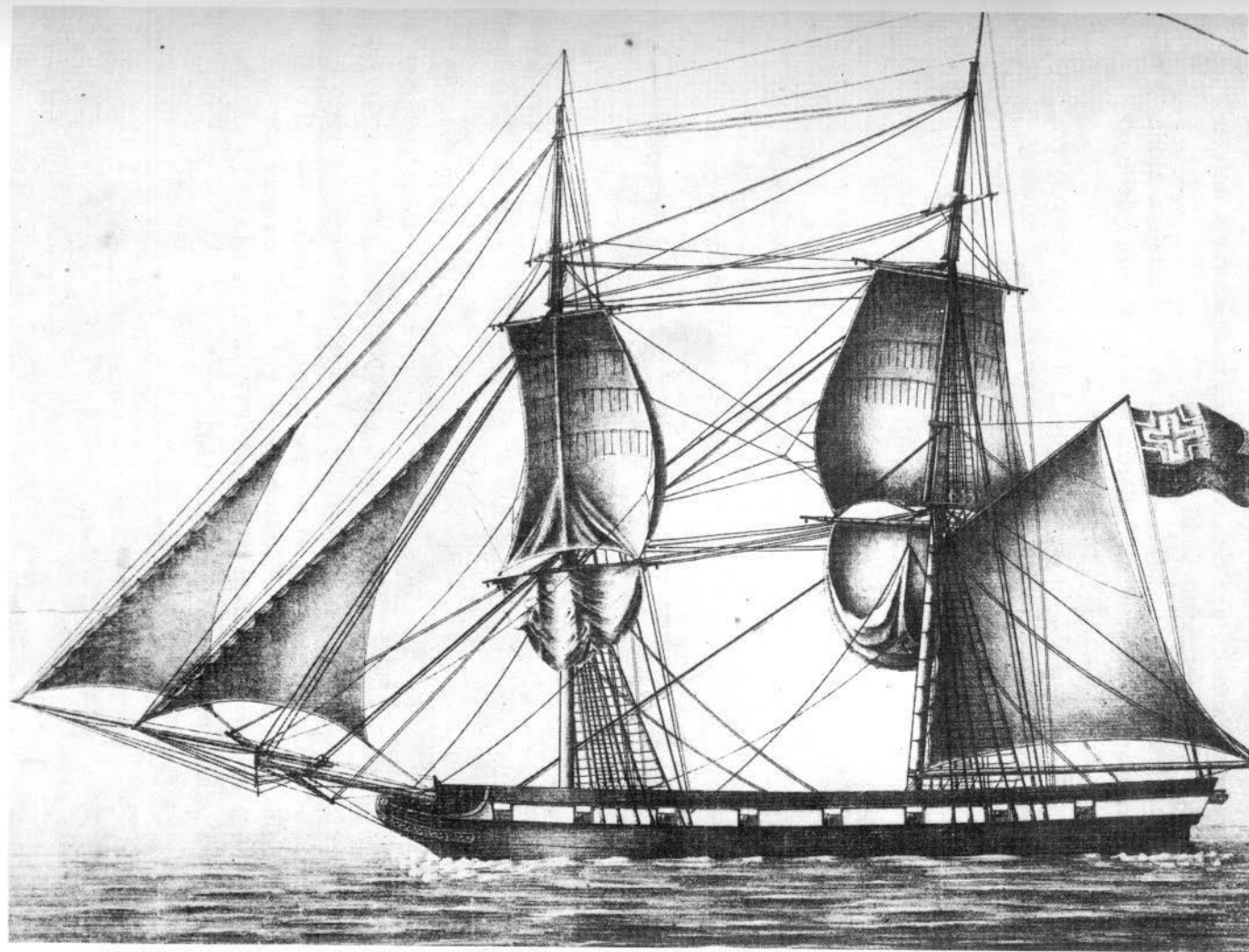
VI carronate da 18 libbre F.L. in coperta

Equipaggio: 78 uomini

Nell'aprile 1822 lasciò Genova con la squadra agli ordini del C.A. Giorgio Andrea des Geneys, diretto a Tangeri per la firma del trattato di commercio e di amicizia col Sultano del Marocco.

Armato il 3 agosto 1825, al comando del L.T.V. Maurizio Antonio Rey di Villarey, partì da Genova l'11 settembre diretto a Marettimo, ove dette fondo il 18 e quindi a Tunisi, con l'ordine per la fregata "Cristina" di proseguire per Tripoli ove giunsero il 24 settembre. Qui prese parte, con la squadra agli ordini del C.V. Francesco Sivori, all'azione di fuoco e allo sbarco delle truppe, restando all'ancora a Tripoli fino all'8 ottobre. Diresse quindi con la "Cristina" per Tenedos e Smirne, dall'8 al 13 dicembre a Salonicco e infine a Mezzo Schifo in Sardegna dal 16 al 28 gennaio 1826, per osservare la quarantena, rientrando a Genova il 9 febbraio.

In armamento il 23 maggio 1826, ancora al comando del Villarey, partì da Genova il 5 giugno assieme alla fregata "Cristina" e alla corvetta "Tritone" diretto in Egeo a protezione del commercio marittimo sardo contro la pirateria greca e turca. A Milo il 18 giugno, a Tenedos il 24, proseguì il 30 con la "Cristina" scortando un convoglio di 18 legni mercantili sardi, austriaci e maltesi, fino al 14 luglio. Tornato a Tenedos il 17, prese sotto scorta un altro convoglio di 26 legni mercantili fino al largo di Cerigo. Fatta acqua a Milo il 27 proseguì per Smirne, accompagnò quindi il console sardo a Rodi e rientrò a Tenedos. Fece ritorno a La Spezia il 5 settembre, in quarantena fino al 30, per essere a Genova il 1° ottobre 1826, disarmando. Il 17 novembre 1827 partì da Genova con la fregata "Aurora" e



Il brick "NEREIDE"

la corvetta "Tritone" per recarsi ad Algeri, di scorta a un convoglio di legni mercantili sardi.

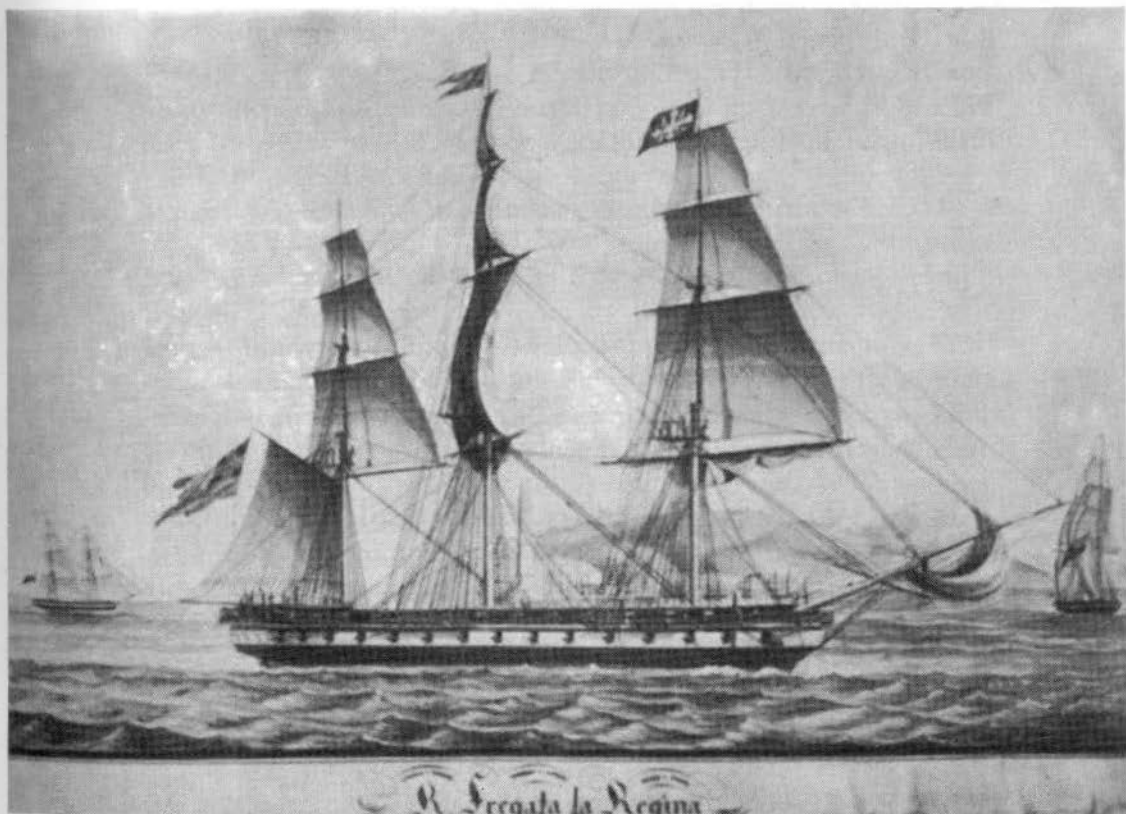
Ai primi di gennaio 1831, scoppiata la rivoluzione a Modena, fu inviato in servizio di vigilanza foranea al largo delle coste toscane.

Il 6 febbraio 1832, al comando del L.T.V. Francesco Serra, partì da Genova per unirsi a Tunisi alla fregata "Euridice" e alla corvetta "Aurora", che vi stazionavano a disposizione del console generale sardo presso il Bey di quella Reggenza. Giunto a Cagliari l'11 febbraio partì il 3 marzo per Tunisi, ove rimase alla fonda dal 5 al 9 marzo, per poi sostare a Liscia, in Sardegna, dal 12 al 14, poggiando a Mezzo Schifo per forza di tempo sino al 17 e facendo ritorno a Genova il 25 marzo.

Il 29 luglio 1832, al comando del L.T.V. di 1^a classe Giorgio Mameli, partì nuovamente da Genova per portare ordini al comandante della fregata "Regina" che raggiunse ad Alessandria Egitto il 27 agosto. Seguì la fregata, partendo da Alessandria il 27 agosto, fu a Larnaca dal 5 al 7 settembre, a Suda dal 22 al 28, a Milo il 3 ottobre, ove lasciò la fregata. Proseguì per l'isola di Termia e Foglieri, sostò a Smirne dal 20 ottobre al 5 novembre, si recò quindi a Metelino, tornò a Smirne dal 10 al 27 novembre, rientrando a La Maddalena il 12 dicembre per proseguire alla volta di Genova, ove dette fondo il 13 gennaio 1833.

Il 29 aprile 1837 lasciò Genova, al comando del C.V. in 2^a Emilio Pelletta di Cortazzone, per una missione riservata presso il Console generale sardo a Gibilterra, ove giunse il 16 maggio. Partito il 28 per Tangeri, vi restò alla fonda sino al 6 giugno, tornò a Gibilterra e quindi nuovamente a Tangeri il 19. Recatosi a Capo Spartel il 24 giugno, rientrò a Tangeri fino al 4 luglio, per trasferirsi a Gibilterra e da qui, il 12, dirigere per Genova ove dette fondo il 23 luglio 1837, disarmando.

Venduto per demolizione nel 1842.



La fregata "REGINA"
(Museo navale Pegli)

Fregata "REGINA"

Varata nel cantiere della Foce il 23 ottobre 1829

Dislocamento: 1.420 tonn.

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: XXXVI cannoni da 18 libbre F.L. IV
cannoni da 60 libbre F.L. in batteria
XX carronate da 24 libbre F.L. in co-
perta

Equipaggio: 379 uomini

Terminato l'allestimento il 28 ottobre 1830, ai primi di gennaio 1831 fu inviata in servizio di vigilanza foranea al largo delle coste liguri e nelle acque della Corsica per impedire eventuali sbarchi di fuorusciti francesi.

Partì dalla darsena militare di Genova il 10 giugno 1832 al comando del C.V. Francesco Serra, assieme alla fregata "Commercio di Genova" e poi del brigantino "Nereide", con gli allievi della R. Scuola di Marina, per una campagna d'istruzione nel Mediterraneo.

Il 22 giugno dette fondo in rada a Orano e il 23 ad Algeri, ove si trattenne fino al 2 luglio, proseguendo per Tunisi dall'11 al 18. Si recò quindi a Tripoli dal 23 al 25 luglio, proseguendo per Alessandria Egitto, ove dette fondo il 5 agosto, raggiunta in quel porto il 13 agosto dal brigantino "Nereide". Partita il 27 agosto alla volta di Larnaca, vi sostò dal 3 al 7 settembre, quindi a Suda dal 22 al 28 settembre, a Milo dal 3 al 14 ottobre, ancorò il 17 a Porto Oliveto nell'isola di Metelino. Vi si trattenne fino al 22 ottobre e proseguì per Ourlach, nel golfo di Smirne, restandovi dal 23 al 30 ottobre, per raggiungere quindi Smirne che lasciò l'11 novembre facendo ritorno a La Spezia il 23 novembre e a Genova il 20 dicembre 1832.

Partì da Genova il 7 marzo 1833, al comando del C.V. in 2ª Giorgio de Viry, assieme alla fregata "des Geneys", per un'azione dimostrativa contro il Bey di Tunisi, ove doveva unirsi alle fregate "Beroldo" e "Euridice", alla corvetta "Tritone", al brick "Zeffiro" e alla goletta "Vigilante", nonché a una

divisione napoletana, agli ordini del C.V. Marino Caracciolo. Dopo aver fatto scalo a Vado per imbarcarvi un distaccamento di Cacciatori Franchi, proseguì il 10 per il Golfo Palmas, dandovi fondo il 13 marzo. Dopo due giorni si recò a Cagliari, che lasciò il 20, dando fondo in rada a Tunisi il 26 marzo. Il 30 entrò in porto e sbarcò il Maggiore Generale cav. Federico Montiglio, incaricato delle trattative col Bey per un accordo di commercio e di navigazione, trattative che furono concluse il 12 maggio. Lasciata Tunisi il 13, sostò a Cagliari dal 20 al 25 maggio per la quarantena e fece ritorno a Genova il 1° giugno 1833, disarmando.

Il 7 agosto 1833 partì nuovamente al comando del C.V. in 2^a Giuseppe Albini, per accompagnare a Smirne il console di Sardegna cav. Federico Montiglio e ad Alessandria Egitto il console cav. Pedemonte. Giunta a Milo il 28 agosto, partì il 30 dando fondo a Smirne il 2 settembre. Sbarcatovi il cav. Montiglio, proseguì il 7 per Alessandria, ove lasciò il cav. Pedemonte. Il 21 partì alla volta di Rodi, ove si trattenne alla fonda dal 25 al 28, proseguendo per Tripoli dall'8 al 9 ottobre, Tunisi dal 20 al 28, arrivando a Cagliari il 29, per «purgarvi» la quarantena fino al 3 novembre e rientrare a La Spezia l'8 novembre e a Genova il 15 novembre 1833.

Il 13 dicembre 1833 lasciò ancora una volta Genova per accompagnare a Costantinopoli il conte Filippi, incaricato di affari del Re di Sardegna presso la Sublime Porta. Giunta a Livorno il 14 dicembre, partì il 22, dando fondo a Smirne il 2 gennaio 1834. Vi rimase fino al 25, sostò a Tenedos dal 27 al 28 e infine ancorò nel Bosforo il 31 gennaio 1834. Sbarcato il conte Filippi, partì il 9 aprile, sostò a Gallipoli il 12, rimase alla fonda nei Dardanelli fino al 19, proseguendo per Tenedos, ove ancorò fino al 20 aprile. Diresse quindi per Navarino dal 27 aprile al 1° maggio, giunse a Cagliari il 10, vi rimase fino al 13, recandosi per la quarantena nelle saline dell'isola Intermedia dal 16 al 24 e poi a Mezzo Schifo fino al 26, per fare ritorno a Genova il 29 maggio 1834, disarmando.

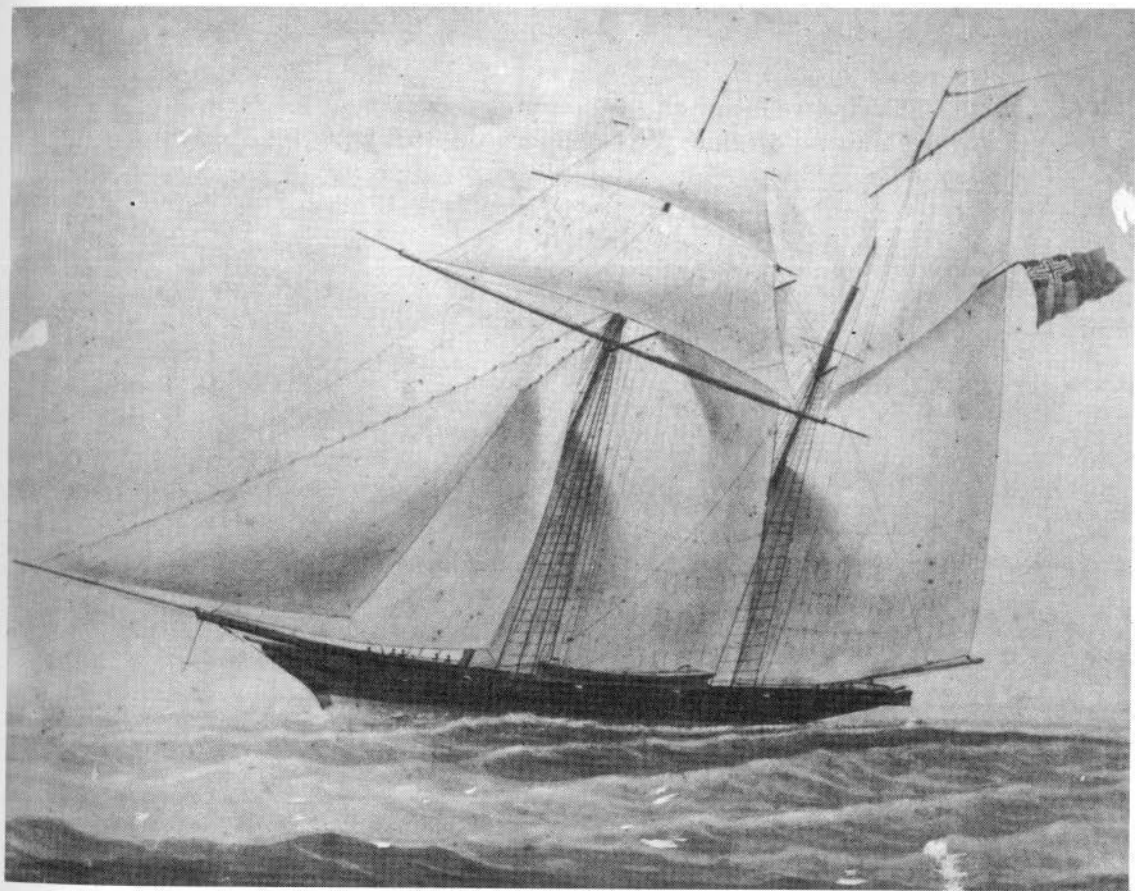
Partì dalla darsena militare di Genova il 4 giugno 1834 per una breve crociera d'istruzione con gli allievi della R. Scuola di Marina. Ancorò nel golfo di La Spezia il 5 giugno, partì il 9 per Porto S. Stefano, proseguì per Civitavecchia che lasciò il 1° luglio per fare ritorno a Genova il 19.

Il 15 settembre 1834 partì da Genova, al comando dello stesso conte Albini, per trasportare a Londra lo S.M. e l'equipaggio della "Gulnara", in allestimento nel cantiere di Pitcher North di Gravesend. Arrivata a Gibilterra il 5, partì l'11 ottobre e dette fondo a Portsmouth il 20. Il 14 novembre 1834 si trasferì a Gravesend, da dove partì il 15 gennaio 1835, per rientrare a Genova il 14 febbraio 1835.

Lasciò nuovamente Genova il 23 dicembre 1835, sempre al comando del conte Albini, assieme alla fregata "Carlo Felice" e alle altre unità della squadra di evoluzione agli ordini del C.A. conte Serra, per una campagna lungo le coste del Tirreno. Fatto scalo a Livorno il 28 dicembre 1835, ancorò a La Spezia dal 13 al 17 gennaio 1836, si trattenne a Napoli fino al 21 febbraio per la nascita del principe ereditario Francesco duca di Calabria e per la morte della regina Maria Cristina, avvenuta il 31 gennaio. Arrivò a Malta il 26 febbraio, sostandovi fino al 5 marzo, per fare ritorno a La Spezia il 9 e a Genova il 19 marzo 1836.

L'8 novembre 1838 partì da Genova, al comando del C.V. conte Giuseppe Albini, per un lungo viaggio di circumnavigazione, avendo a bordo il principe Eugenio di Savoia Carignano. Il 7 dicembre transitò per lo Stretto di Gibilterra e dal 18 al 21 sostò a Santa Cruz de Tenerife. Dal 30 dicembre 1838 al 10 gennaio 1839 bordeggiò nelle acque delle calme equatoriali e il 27 gennaio dette fondo a São Sebastião. Partì l'11 febbraio per Santa Caterina, ove sostò dal 14 al 16 febbraio 1839, dando fondo a Montevideo il 26 dello stesso mese. Partita dal Plata il 16 marzo, diretta in Pacifico per lo Stretto di Magellano, il 31 marzo 1839, mentre era in navigazione nello Stretto, fu colta da un violento fortunale a circa 200 miglia dal Rio Chubut, riportando gravi danni all'alberatura e allo scafo, specialmente nella parte prodiera e al tagliamare. Fu pertanto costretta a invertire la rotta, rinunciando al viaggio nel Pacifico. Raggiunta il 28 aprile Rio de Janeiro, fu immessa in bacino nell'arsenale per i lavori di riparazione, che durarono sino alla fine di novembre. Partita da Rio de Janeiro il 2 dicembre 1839, sostò a Bahia dal 1° gennaio all'8 febbraio 1840, a Pernambuco dal 22 al 25 febbraio, per essere a Gibilterra il 1° aprile 1840, dopo un mese e tre giorni di vela. Vi sostò fino al 25 aprile, fece scalo a Villafranca dal 28 aprile al 4 maggio e infine rientrò a Genova l'8 maggio a rimorchio dell'avviso a ruote "Ichnusa".

Date le precarie condizioni in cui si trovava lo scafo, venne disarmata il 1° giugno 1840 e venduta per demolizione ai primi del 1841.



La goletta a gabbia "RONDINELLA"
(Museo navale Pegli)

Goletta "RONDINELLA"

Varata nel cantiere della Foce nel 1842

Dislocamento: ?

Scafo in legno

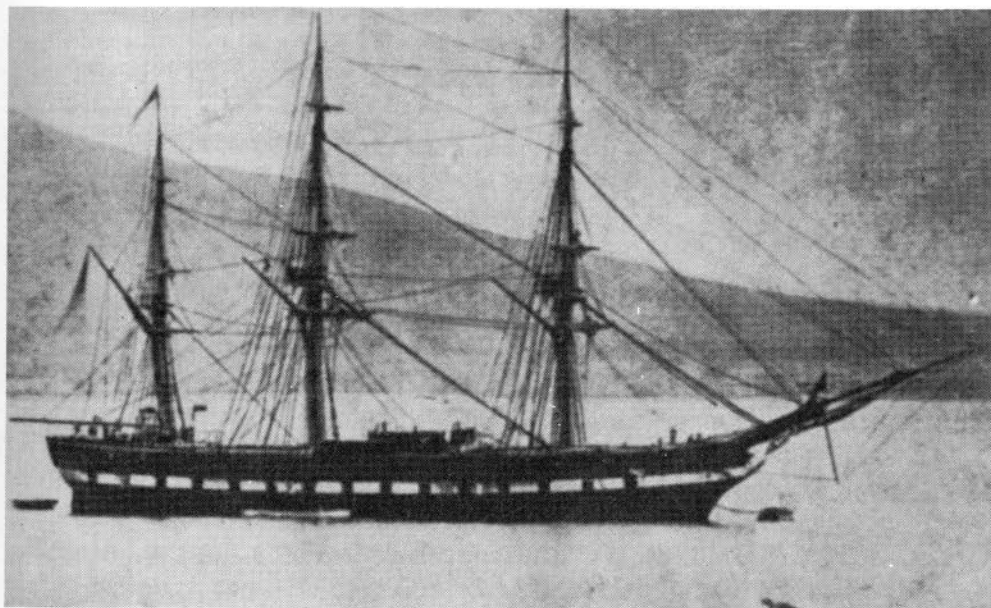
Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento all'origine: VIII cannoni da 16 libbre F.L.

Fatta costruire dal Governo sardo per il servizio di corrispondenza fra Genova, Porto Torres e Cagliari, vi restò adibita finché, nel 1847, allo stesso servizio, oltre agli avvisi a ruote "Gulnara" e "Ichnusa", furono adibiti anche il "Malfatano" e il "Tripoli".

Dopo un lungo disarmo, fu venduta nel 1848.



La fregata "SAN GIOVANNI"

Pirocorvetta "SAN GIOVANNI"

Varata nel cantiere della Foce il 5 marzo 1849

Dislocamento: 1.780 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. $53 \times 12,82$

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Apparato motore (dal 1861): 220 cav. nom. Le Contre

Propulsione a elica (dal 1861)

Armamento all'origine: XXVI cannoni da 30 libbre F.L. in batteria

XIV carronate da 20 libbre F.L. in coperta

Equipaggio: 278 uomini

Appena entrata in armamento effettuò una campagna in Marocco, Berberia e Siria.

Il 2 luglio 1851 lasciò Genova, nave ammiraglia della squadra di evoluzioni agli ordini del C.A. Luigi Courtois d'Arcollières per una lunga campagna nel Mediterraneo centrale. A La Spezia il 6 luglio, a Villafranca dal 14 al 21, il 19 agosto da Portoferraio proseguì per Tunisi, Malta, Golfo Palmas e Cagliari, che lasciò il 16 ottobre, per fare ritorno a Genova.

Il 7 luglio 1852 partì da Genova, al comando del C.F. Cartagenova, per un'altra campagna nel Mediterraneo orientale, con la squadra agli ordini del C.V. Carlo Pellion di Persano. Da La Maddalena il 21 a Navarino dopo quindici giorni di vela, al Pireo il 15 agosto.

Il 26 marzo 1853, comandata dal C.F. Vincenzo Incisa, lasciò Genova con 56 detenuti politici da trasportare in esilio a New York. Imbarcatine altri 26 a Villafranca, partì il 30 marzo, arrivando a destinazione il 16 maggio.

Ai primi di luglio 1855, al comando del C.F. Alessandro Wright, fu inviata in Mar Nero, armata «in gabarra», con viveri e materiali per il Corpo di spedizione sardo. Il 1° agosto 1855 arrivò a Balaklava, a rimorchio della pirofregata "Costituzione". Effettuò altri due viaggi in Crimea, nel febbraio e maggio 1856, per il rimpatrio delle truppe sarde, da Balaklava, che lasciò il 12 giugno, facendo ritorno a Genova il 13 luglio 1856.

Alla fine del 1860 fu rimorchiata a La Seyne, per essere allungata e trasformata con propulsione a elica, con la spesa di £ 976.150. Rientrò a Genova il 20 febbraio 1862, iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia con la classifica di corvetta a elica di 1° rango, armata con XXVI cannoni da 40 libbre F.L. e VI obici da 20 libbre F.L. e un equipaggio di 326 uomini.

Lasciata Genova il 1° giugno 1862, si unì alla squadra di evoluzione agli ordini del C.A. conte G.B. Albini e alla flottiglia novizi e mozzi, partendo l'8 giugno per il Golfo Palmas, ove restò alla fonda sino al 26 agosto. Rientrata a Genova, si recò a Napoli il 7 luglio per assistere al varo dell'"Etna" a Castellammare di Stabia, il 18 luglio 1862.

Partita da Napoli il 25 luglio con la squadra, si recò a Palermo il 1° agosto, a Marsala il 5, a Sciacca il 7, per rientrare a La Spezia ai primi di settembre 1862.

Il 16 settembre 1862, passata al comando del C.F. Emilio Faà di Bruno, partì da Genova per una lunga campagna nelle due Americhe. Dopo aver sostato a Gibilterra dal 21 al 26 marzo, arrivò a Philadelphia il 20 maggio, proseguendo per New Orleans, ove dette fondo il 18 luglio, sostandovi fino al 28. L'11 agosto imboccò il canale della Florida, proseguendo per le foci del fiume San Lorenzo, ove ancorò nel bacino del Gaspé, in rada Douglas. Ripartì il 15 ottobre per Boston, ove si trattene dal 2 al 12 novembre, dirigendo quindi per l'America meridionale. A Rio de Janeiro fino al 3 febbraio 1864, dopo essersi rifornita di acqua e viveri, attraversò l'Atlantico con le sole vele, arrivando a Gibilterra l'8 aprile. Partita il 12, fece ritorno a Genova il 23 aprile 1864, disarmando.

Riarmata il 1° febbraio 1866, al comando del C.F. Felice Burone Lercari, armata con XIV cannoni da 160 libbre F.L. in batteria, VI cannoni da 160 libbre F.R. in coperta e IV cannoni da 80 libbre B.R. su affusto. Il 22 giugno raggiunse a Taranto la squadra sussidiaria agli ordini del V.A. G.B. Albini, partendo il 25 per Ancona, ove dette fondo il 28 giugno.

Il 18 luglio prese parte all'azione di fuoco contro le batterie di Porto Manego (Lissa) e il 19 contro quelle di Porto San Giorgio. Fu presente allo scontro del 20 luglio 1866 con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, senza peraltro prendervi parte attiva. Rientrò ad Ancona il 21 luglio e a Taranto il 18 agosto 1866.

Il 19 settembre 1866 fu inviata a Palermo, ove sbarcò una compagnia di fanteria di Marina, in occasione dei moti sediziosi scoppiati in città. Arrivata a Messina il 24 ottobre, il 3 dicembre 1866 incagliò nello Stretto, soccorsa dal "Washington" e dalla "Tancredi".

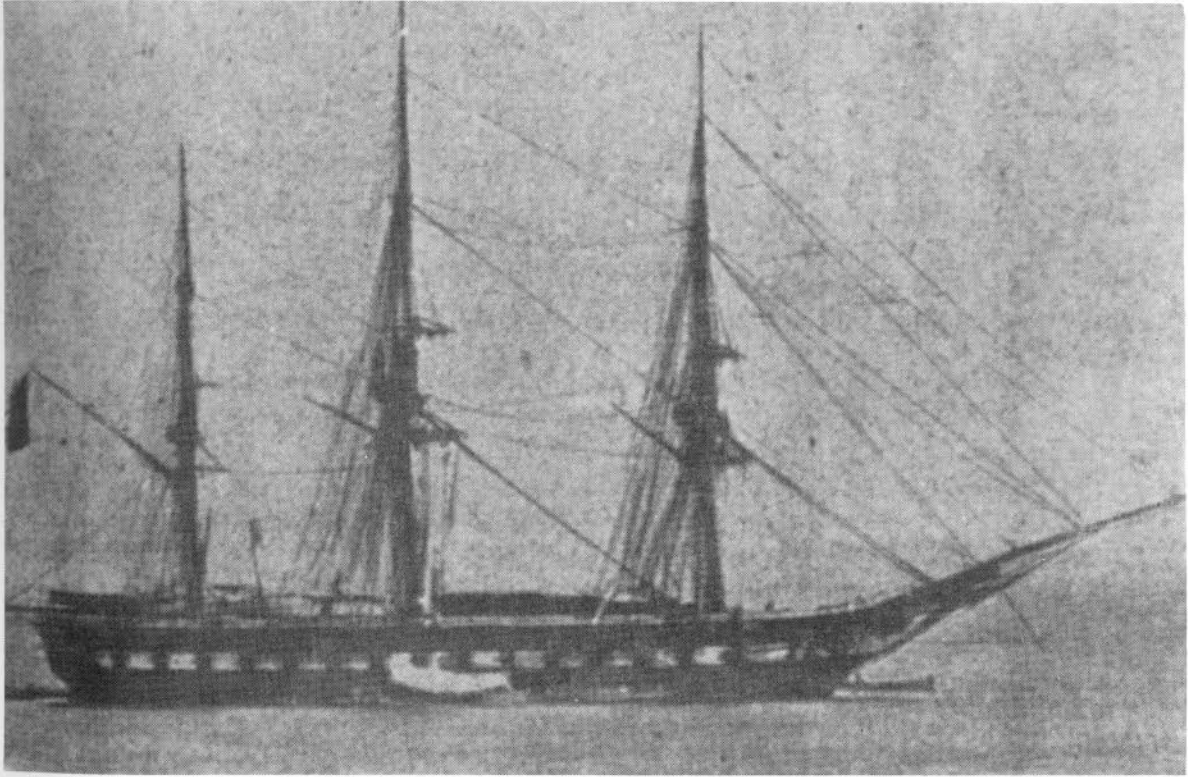
A fine 1868, al comando del C.F. Giuseppe Mantese, si recò a Cadice e a Malaga, durante i moti rivoluzionari che sconvolsero la Spagna, rientrando a Genova il 21 dicembre 1868.

Il 13 agosto 1869, investì sui bassifondi di Malamocco, fu soccorsa dal "Tripoli" e rimorchiata a Venezia.

Dopo un periodo dal 1869 al 1870 quale nave ammiraglia del 1° Dipartimento marittimo, al comando del L.T.V. Giovanni degli Uberti dal 24 ottobre 1869, passò in disarmo fino al 1873.

Riarmata con VIII cannoni da 160 mm F.R. in batteria e VI cannoni da 60 mm F.R. in coperta, il 3 luglio 1873 si recò in soccorso del "Monzambano" investito presso Vado.

Nave scuola mozzi ad Ancona, andò in disarmo a La Spezia nel luglio 1874, per essere radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 31 marzo 1875, n. 2423.



La fregata "SAN MICHELE"

Fregata "SAN MICHELE"

Varata nel cantiere della Foce il 4 maggio 1840

Dislocamento: 2.386 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 55,10 × 15,30

Due ponti a batteria coperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Armamento all'origine: IV cannoni da 60 libbre F.L.

XXVI cannoni da 30 libbre F.L. in batteria

XXIV carronate da 24 libbre F.L. in coperta

Impostata nel 1839 col nome di "Amazzone", fu poi ribattezzata "San Michele". Verso la metà del 1842 venne messa a disposizione del principe Adalberto di Prussia, per un viaggio in Brasile. Salutata dalla regina vedova Maria Teresa, lasciò Genova il 22 giugno 1842, al comando del C.V. Luigi Courtois d'Arcollières, approdò a Malaga dal 3 all'11 luglio, a Gibilterra dal 13 al 16 luglio, a Cadice fino al 25 ... (mancano ulteriori notizie).

Il 27 maggio 1847, al comando del C.V. Giorgio Mameli, partì da Genova diretta al Nord Europa con l'"Azzardoso" e la "Beroldo". Dopo essere stata di rilascio a Malaga per forza di tempo e di mare, sostò a Tetuan e quindi all'altezza di Berliga, sulle coste portoghesi, lasciò le altre due navi e diresse per Brest, ove dette fondo il 7 luglio. Proseguì quindi per Copenhagen, ancorandovi in rada il 27 luglio. Partita il 2 agosto si recò a Kronstadt e di ritorno fece scalo a Stoccolma, ove ebbe l'onore di una visita del re Oscar I Bernadotte. Proseguì quindi per Falmouth, che lasciò il 3 novembre, per fare ritorno a Genova il 4 dicembre 1847.

Il 26 aprile 1848 partì da Genova, al comando del C.F. G.B. Millelire, nave ammiraglia della squadra agli ordini del C.A. conte Giuseppe Albini, inviata ad operare in Adriatico. In quella occasione issò per la prima volta il tricolore, con lo stemma sabaudo, che aveva sostituito l'azzurro vessillo sardo. A Brindisi il 17 maggio, ad Ancona il 22, ancorò il 23 al largo di Venezia nella laguna di Sacco di Piave.

Il 24 luglio si trasferì al largo di Trieste e il 25 bordeggiò all'altezza di Pirano, tornando in rada a Trieste il 27. Si recò quindi fuori Parenzo, il 31 a Portorose, dal 1° al 3 giugno davanti a Pirano, il 4 fuori Capodistria, rientrando davanti a Trieste il 7 per il blocco di quel porto, terminato il 14 agosto 1848, dopo l'armistizio Salasco.

Rientrata davanti a Venezia il 15, vi restò fino al 10 settembre, trasferendosi quindi ad Ancona. Tornata fuori Venezia il 28 ottobre, vi restò fino a metà novembre, per rendersi nuovamente ad Ancona, che lasciò il 15 dicembre per Venezia fino al 22, rientrando poi ad Ancona, ove rimase inattiva fino all'aprile 1849.

Il 7 aprile 1849 tornò in rada a Venezia per imbarcare le truppe sarde, che lasciavano la Lombardia dopo la sconfitta di Novara. Il 9 aprile l'equipaggio si ammutinò, chiedendo di recarsi a Corfù, ma l'energico intervento del comandante riportò l'ordine a bordo e la nave fece ritorno a Genova il 5 maggio 1849.

Il 18 giugno dello stesso anno andò in soccorso del legno mercantile toscano "N.S. di Monte Nero" in pericolo fuori Sestri.

Nel maggio 1856, al comando del C.F. Vittorio Riccardi di Netro, fu inviata in Crimea per imbarcare le truppe sarde che rimpatriavano.

Durante le operazioni navali del 1859 rimase in disarmo a La Spezia.

Il 9 settembre 1860, al comando del C.F. Pompeo Provana del Sabbione, partì da Genova per unirsi alla squadra di operazioni agli ordini del C.A. Carlo Pellion di Persano. Dal 18 settembre partecipò all'assedio di Ancona, alla fonda a Sinigaglia. Il 24, mentre a rimorchio del "Tanaro", si trasferiva davanti ad Ancona, venne colpita dal fuoco delle batterie del Monte Pelago. Il 30 settembre, a rimorchio del "Tanaro", entrò in porto ad Ancona, sbarcandovi un distaccamento del reggimento Real Navi.

Al comando del C.F. Cerruti, fu quindi inviata nelle acque di Gaeta, ove rimase durante l'assedio di quella piazzaforte. Rientrò a Napoli il 24 gennaio 1861 e poi a Genova.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte della naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata corvetta a vela di 2° rango, armata con II cannoni da 80 libbre, XXX cannoni da 40 libbre F.L. in batteria, X obici da 20 libbre F.L. in coperta e IV can-



AMIRAGLIO GIUSEPPE ALBINI,
comandante la Flotta sarda nell'Adriatico, nel 1848-49.
(Morgani disegni; litografia Depon, Torino; collezione Comandanti, Milano.)

Il V.A. conte Giuseppe Albini
comandante della flotta sarda in Adriatico nel 1848-49.

noni da 8 libbre B.L. su affusto, con un equipaggio di 505 uomini.

Il 19 giugno 1861 arrivò a Porto S. Stefano proveniente da La Spezia, unendosi all'"Aurora", al "Colombo", all'"Eridano", al "Valoroso" e allo "Zeffiro", per evoluzioni nelle acque dell'arcipelago toscano, sostando a Portolongone fino al 5 luglio, a Portoferraio fino al 12. Tornata a bordeggiare fra le isole toscane fino al 18 luglio, rientrò a La Spezia, che poi lasciò il 22 luglio per Livorno. Partita il 30 effettuò altre evoluzioni e manovre a fuoco e quindi tornò a La Spezia il 6 agosto e a Genova il 24.

Il 21 settembre 1861, rimorchiata dal "Tanaro", fu inviata a La Spezia per essere disarmata.

Nel 1862, essendo Ministro della Marina il Generale Menabrea, fu progettato di trasformarla a propulsione a elica, ma il preventivo della spesa di £ 1.600.000 apparve esagerato e il progetto non venne attuato, anche in considerazione dell'età della nave.

In disarmo a Genova dal 1862, fu in seguito adibita a nave scuola per gli allievi della R. Scuola di Marina, effettuando varie campagne d'istruzione nei mesi estivi dal 1864 al 1868. Nell'ultima campagna partì da Genova il 1° agosto 1868 per Cagliari, Palermo, Messina, Corfù ove sostò dal 4 al 7 settembre, Antivari, Ancona, Trieste, Bari e Napoli, rientrando a Genova il 31 ottobre 1868.

Disarmata il 14 novembre 1868, nel maggio 1869 venne trasformata in pontone a biga nell'arsenale di La Spezia e quindi radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 2 dicembre 1869, n. 5396.

Il suo scafo fu venduto per demolizione nel marzo 1875.

Brigantino-goletta "STAFFETTA"

Varata nel cantiere della Foce nel 1831

Dislocamento: 195 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi trinchetto a vele quadre, maestra a vele auriche e bompresso

Armamento all'origine: VIII/ ... F.L.

Equipaggio: 64 uomini

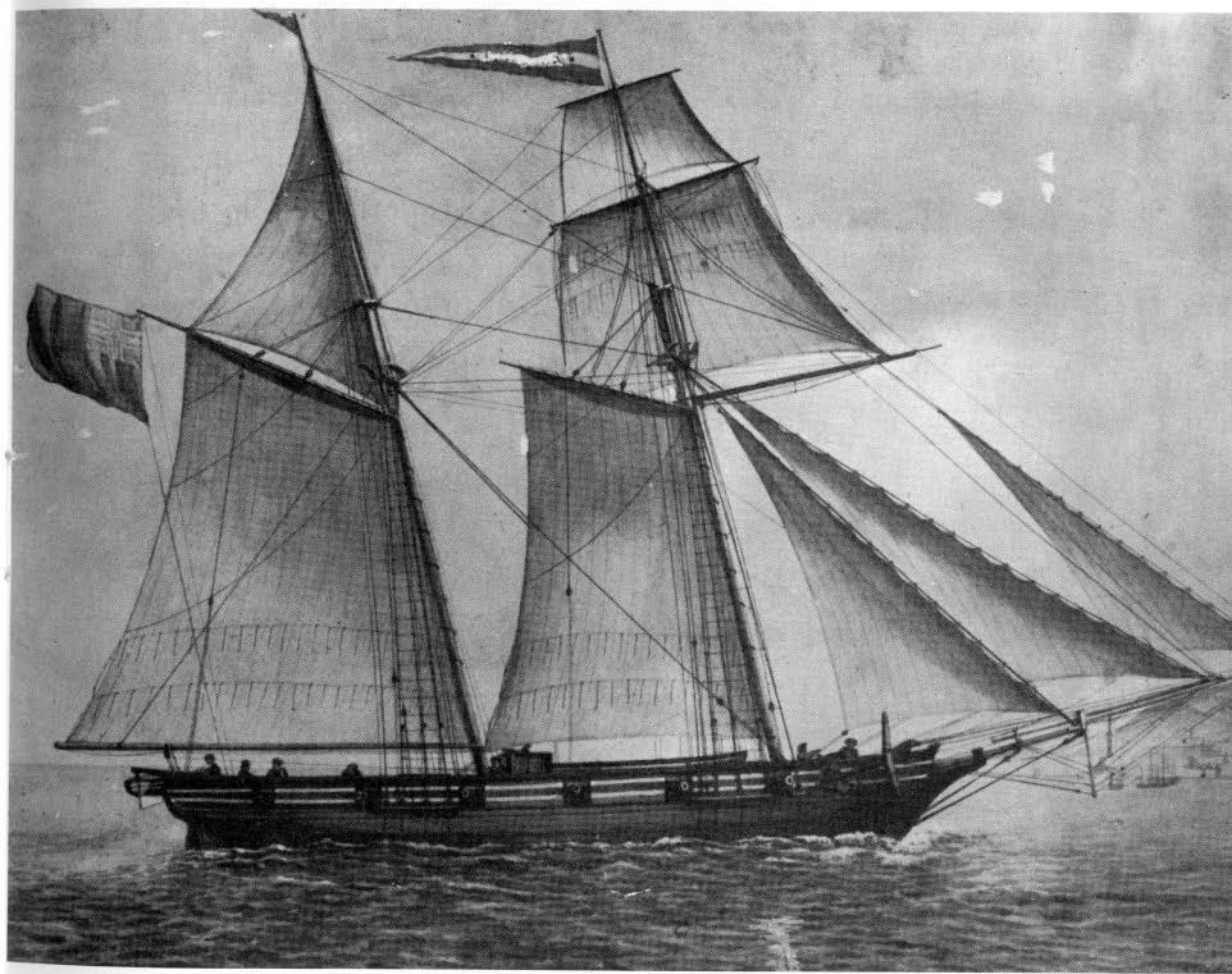
Il 4 aprile 1833 lasciò Genova al comando del L.T.V. Millelire, per consegnare a Tunisi un plico riservato al Generale Montiglio, commissario del Re di Sardegna nella vertenza col Bey di quella Reggenza. Arrivata a Tunisi il 13 aprile, vi sostò fino al 24, ancorando a Cagliari dal 27 aprile al 9 maggio, per fare ritorno a Genova il 16 maggio 1833.

Partì nuovamente da Genova il 29 novembre 1835, al comando del L.T.V. Malaussena, per accompagnare a Tangeri il cav. Ponti, console Generale sardo e lo scudiero del Re di Sardegna cav. de Seyssel. Arrivata a Gibilterra il 12 dicembre, partì nello stesso giorno per Tangeri, ove sostò fino al 31, tornando quindi a Gibilterra. Il 15 gennaio 1836 si recò nuovamente a Tangeri, sino al 1° febbraio, rimpatriando il 25 a La Spezia.

Fino al 1848 venne adibita al servizio postale di Stato con la Sardegna. Il 15 agosto 1842, mentre era in navigazione al largo di Cagliari con 75 persone a bordo, incontrò un forte maltempo durante il quale un fulmine colpì l'albero di maestra, uccidendo una passeggera e il suo figlio di pochi mesi, che aveva in braccio. Colpita da un secondo fulmine al trinchetto, dovette poggiare a Cagliari.

Il 26 aprile 1848, al comando del L.T.V. Lenchantain, lasciò Genova con la squadra agli ordini del V.A. Giuseppe Albini, diretta in Adriatico. Ancorò al largo di Venezia il 22 maggio, trasferendosi ad Ancona il 6 luglio, dopo aver scortato una goletta veneta col presidio austriaco, caduto prigioniero dopo la resa di Peschiera.

A causa di urgenti lavori di riparazione, lasciò la squadra e rientrò a Genova a fine luglio 1848.



La goletta "STAFFETTA"
(Museo navale Pegli)

Il 7 luglio 1852 partì da Genova con la squadra di evoluzioni agli ordini del C.V. Carlo Pellion di Persano, per una campagna nel Mediterraneo orientale. Lasciata La Maddalena il 21 luglio, raggiunse Navarino dopo quindici giorni di vela, proseguendo per il Pireo, ove dette fondo il 15 agosto 1852.

Rientrata a Genova, vi restò «in commissione», disarmando nel 1860, per essere venduta per demolizione ai primi del 1861.



Il pirottrasporto "TANARO"
(coll. Aldo Fraccaroli)

Pirotrasporto "TANARO"

Varato a Londra nel dicembre 1854

Dislocamento: 846 tonn.

Scafo in ferro m. 64,30 × 9,60

Tre alberi: trinchetto a vele quadre, maestra e mezzana a vele auriche e bompresso

Apparato motore: Scott & Sons 200 cav. nom. a cilindri oscillanti

Propulsione a elica - Un fumaio

Armamento all'origine: II cannoni da 30 libbre F.L.

Capacità di trasporto: 800 uomini, 60 cavalli e 16 carri

Acquistato a Norfolk per Lstg. 18.500 dalla Marina sarda, venne consegnato il 24 marzo 1855. Partì da Londra il 4 ottobre 1855, al comando del L.T.V. di 1^a classe Giraud. All'uscita dal Tamigi fu investito da uno schooner inglese, riportando lievi danni all'opera morta.

Lasciò Genova il 27 novembre 1855, comandato dallo stesso Giraud, avendo a rimorchio un brigantino sardo, diretto al Bosforo e in Crimea, con viveri e materiali per il Corpo di spedizione sardo.

Tornò in Crimea nel 1856 per il rimpatrio delle truppe, arrivando a Beikos il 21 marzo, proveniente da Balaklava e facendo ritorno a Genova il 31 luglio 1856.

In armamento dal 13 gennaio 1859, al comando del C.C. Alfredo di Clavesana, con un S.M. composto da 1 L.T.V., 1 medico di corvetta, 1 sotto-commissario e 1 pilota, partì il 4 marzo da Genova con truppa per Cagliari. Dal 27 aprile al 12 maggio 1859 effettuò vari trasporti di truppe del Corpo di spedizione francese in Italia.

Il 6 ottobre 1859 lasciò Genova, diretto a Nizza con 23 ufficiali e 820 sottufficiali e soldati. Ripartì nuovamente da Genova il 9 per la stessa destinazione, con 25 ufficiali e 891 sottufficiali e soldati. Effettuò altri due viaggi per Nizza, partendo da Genova rispettivamente il 14 ottobre con 26 ufficiali e 709 sottufficiali e soldati del 7^o reggimento fanteria e il 18 ottobre con altri 28 ufficiali e 762 sottufficiali e soldati.

Il 16 dicembre 1859 partì da Genova diretto a Cagliari con 30 ufficiali e 780 sottufficiali e soldati. Appena lasciata Cagliari nel viaggio di ritorno a Genova, si verificò una grave avaria in

macchina, che lo costrinse a rientrare a vela a Cagliari, restandovi in darsena per le riparazioni fino al 17 gennaio 1860.

Partito il 20 per Genova, fu disarmato dal 23 gennaio.

Riarmato il 9 marzo 1860, partì il 10 al comando del C.C. Evaristo del Carretto, con 14 ufficiali e 408 sottufficiali e soldati, diretto a Porto Torres e al Golfo Palmas, facendo ritorno a Genova il 20 marzo. Partì nuovamente il 27, assieme alla "Vittorio Emanuele", alla "Carlo Alberto", alla "Governolo" e all'"Authion", diretto a Livorno e quindi a Portoferraio, ove il 31 sbarcò truppa del 39° reggimento fanteria, tornando a Genova il 1° aprile 1860. Il 3 aprile trasportò a Livorno 26 ufficiali e due battaglioni di fanteria, tornando a Genova il 4. Il 12 aprile imbarcò un battaglione di granatieri per Livorno, proseguendo il 15 col 25° battaglione bersaglieri ed elementi dei granatieri di Sardegna, che sbarcò a Porto S. Stefano, tornando il 17 a Livorno e il 18 a Genova. Il 19 diresse per Nizza e Villafranca con truppa e materiali, tornando a Genova il 22. Il 19 luglio e poi una seconda volta il 21 trasportò truppe a Sanremo.

Il 23 luglio 1860 partì da Genova con truppa e materiali diretto a Villafranca, ove sostò fino al 7 agosto, proseguendo quindi per Monaco e Nizza, facendo ritorno a Genova il 9 agosto.

Lasciò Genova il 13 agosto 1860 al comando del C.F. Enrico de Viry, diretto a Napoli, con istruzioni segrete, che aprì in navigazione dal 13 al 14, come da verbale trascritto sul G.U.B., a norma dell'art. 44 delle Istruzioni provvisorie, verbale sottoscritto dal L.T.V. al dettaglio Cassone e dal 2° pilota de Negri.

Arrivato a Napoli il 17 agosto, ancorò fra la "Maria Adelaide" e la "Costituzione", ricevendo altre istruzioni verbali dal C.A. Carlo Pellion di Persano, al comando della squadra di operazioni.

Lasciata Napoli il 22 agosto 1860, poco dopo la partenza si verificò un'avaria in macchina, come da verbale sottoscritto dal 1° macchinista John Walker e fu costretto a dirigere a vela per Napoli.

Alle ore 5 del giorno 23, a 10 miglia dal porto, si affiancò alla "Governolo" e vi trasbordò 62 casse di fucili e 157 barili di cartucce.

Partito da Napoli il 26 agosto, rientrò a Genova il 28, per essere immesso in bacino, ove restò fino al 2 settembre 1860.

Il 3 settembre, al comando del C.F. Evaristo del Carretto, avendo a bordo il Generale de Sonnaz, il Generale della Rocca, 8 ufficiali superiori, 22 ufficiali subalterni e 980 sottufficiali e soldati, con carri e muli, diresse per Livorno, ove sostò fino al 9, imbarcandovi 1.857 granate ogivali, 3.603 granate sferiche, 912 bombe, 18 cannoni rigati, 4 mortai di bronzo, 6 obici da 22, barili di polvere e di munizioni e altro materiale del parco d'assedio. Proseguì il 9 settembre per Messina, ove dette fondo il 13, per arrivare il 17 al largo di Sinigaglia, ancorando di poppa alla "Vittorio Emanuele".

Il 18, rimorchiando l'"Azzardoso", si trasferì in rada ad Ancona, alla fonda a circa 4 miglia da terra. Trasbordata la truppa su barcaccie, il 19 diresse per Numana, ove sbarcò i cannoni, le munizioni e il parco d'assedio. Il 24 settembre prese a rimorchio la "San Michele" e tornò in rada ad Ancona: durante il trasferimento la "San Michele" venne colpita dal tiro delle batterie pontificie del Monte Pelago.

Il 27 settembre 1860 prese a rimorchio alcune lancie armate della "Vittorio Emanuele", della "Carlo Alberto" e della "Maria Adelaide" per portarle sulla costa, passando poi il rimorchio al "Monzambano". Il 28, perduta l'ancora di dritta, tornò a vela davanti ad Ancona, ove il 30 rimorchiò la "San Michele" in linea di battaglia, entrando poi in porto.

Imbarcati due ufficiali superiori, 16 subalterni e 276 bersaglieri, il 9 ottobre lasciò Ancona, dirigendo per Manfredonia, per poi fare ritorno ad Ancona il 12, con un brigantino a rimorchio carico di carbon fossile. Partito il 20 ottobre, si trasferì a vela a Napoli, arrivandovi il 24 e sbarcandovi buona parte del parco di assedio.

Lasciata Napoli il 1° novembre 1860 con truppa, carri e cavalli, fece ritorno a Genova il 3, ormeggiando in darsena.

Il 24 febbraio 1861 trasportò armi e munizioni per la squadra di operazioni, impegnata nell'assedio della Cittadella di Messina, da dove partì il 14 marzo per Genova, entrando il 17 a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia.

Passata al comando del C.F. Orrù, il 10 giugno 1861 andò in disarmo a Genova.

Riarmato il 7 luglio 1861, al comando del L.T.V. Antonio Gogola, con uno S.M. formato da 1 S.T.V., 1 medico, 1 sotto-commissario e 1 G.M., lasciò Genova il 13 luglio con cavalli e materiali del 3° reggimento treno armato, diretto a Napoli, ove

dette fondo il 15 luglio. Partito il 22 con truppa per Genova, vi giunse il 24, sostandovi fino al 3 agosto. Imbarcati 7 ufficiali superiori, 18 subalterni e 195 sottufficiali e soldati, con cavalli e carri, diresse a vela per Napoli. Proseguì l'8 per Porto S. Stefano, con viveri e altra truppa, tornando a Napoli, che lasciò il 12, diretto a Palermo con detenuti e agenti di custodia, a rimorchio della "Fulminante". Tornato a Napoli il 17, imbarcò altri ufficiali con le famiglie e il 23 partì per Genova, ove dette fondo il 25. Il 3 settembre si trasferì di nuovo a Napoli con carri e cavalli, per rientrare a vela il 12 a Genova, con cannoni e parco di artiglieria, incontrando forte maltempo durante il viaggio.

Il 10 settembre 1861 passò al comando del C.F. Camillo Lampo, partendo da Genova il 21, con cavalli e materiali per La Spezia, rimorchiando la "San Michele" che andava in disarmo.

Tornato a Genova il 22 con l'equipaggio sbarcato dalla "San Michele", il mattino del giorno seguente ebbe ordine dalla "Maria Adelaide" di dirigere al più presto nelle acque antistanti Follonica, ove era stata fermata la tartana "Madonna del Soccorso" di Viareggio, con 500 casse di fucili, 24 casse di cartucce, 6 casse di palle incendiarie e 1 cassa di revolvers. Rimorchiata la tartana a Castiglione della Pescaia e consegnatala alla "Confienza", rientrò a Livorno per carbonarvi.

Il 1° ottobre 1861 lasciò Livorno a vela, con una compagnia di cannonieri, sbarcandola a Portoferraio. Rientrato a Livorno, dopo aver perlustrato il litorale fino a Porto S. Stefano, proseguì per La Spezia e Genova, ormeggiando il 3 ottobre in darsena.

Partito il 15 ottobre alla volta di Napoli, vi imbarcò reclute per Genova, che lasciò il 5 novembre, con 48 ufficiali e 639 sottufficiali e soldati, diretto nuovamente a Napoli. Qui imbarcò 98 carabinieri e un distaccamento di fanteria di Marina, con alcuni ufficiali per la "Fulminante" e diresse per Palermo, tornando il 14 a Napoli e il 18 a Genova.

Si portò ancora una volta a Napoli il 15 dicembre 1861, con tre milioni di banconote e di monete in cassette. Proseguì con truppa per Palermo e da qui il 5 gennaio 1862 tornò a vela a Genova, che lasciò il 15 con altra truppa per Livorno, rientrando a Genova il 19.

Il 22 gennaio 1862, imbarcati 21 ufficiali e 608 bersaglieri, rimorchiò il "Conte di Cavour" fuori del porto e proseguì per Livorno, ove restò fino al 31 gennaio.

Partito per Porto Torres, vi giunse il 3 febbraio, proseguendo il 4 per Cagliari, che lasciò l'11 diretto a Messina il 12, a Reggio il 18, a Pizzo il 19 e il 20 a Napoli, con reclute calabresi.

Passato al comando del L.T.V. Giuseppe Marini il 26 febbraio 1862, lasciò Napoli il 29 con 40 ufficiali e 853 sottufficiali e soldati, diretto a Genova, ove dette fondo in darsena il 3 marzo.

Partito il 18 con 16 ufficiali e 584 sottufficiali e soldati per Portoferraio il 21, Messina il 24 e Palermo il 26, vi sostò fino al 5 aprile. Andò quindi a imbarcare reclute a Siracusa, tornando a Messina, da dove partì il 14 per Livorno e Genova, dando vi fondo il 17 in darsena.

Al comando del L.T.V. Carlo Alberto Racchia dal 4 aprile 1862, lasciò ancora una volta Genova il 22 aprile con 26 ufficiali e 916 sottufficiali e soldati, per Napoli, ove il 28 aprile fu presente all'arrivo del Re, con la "Maria Adelaide", per la parata in onore della squadra francese.

Dopo essere stato in bacino a Napoli, il 7 maggio partì per Siracusa e Messina, ove il 12 imbarcò altra truppa per Livorno e Genova, in arrivo il 15 maggio. Il 19 rimorchiò una draga a Livorno, tornando il 20 a Genova e disarmando il 23 maggio 1862.

Riarmato il 18 marzo 1863, al comando del C.C. Giuseppe de Marini, il 21 marzo lasciò Genova diretto a Girgenti. Il 24 fu costretto a poggiare a Portovecchio in Corsica, per avaria in macchina. Effettuate le dovute riparazioni, proseguì il 30 per Trapani e Girgenti, ove dette fondo il 2 aprile, partendo il 4 con reclute, direttamente per Genova.

Il 19 aprile trasportò truppa a Napoli, proseguendo il 24 per Palermo, da dove fece ritorno a Genova il 1° maggio, per partire nuovamente il 18, con truppa per Napoli.

Rientrato a Genova l'8 giugno 1863, partì il 15 per Livorno e Napoli, ove dette fondo il 18, dopo aver poggiato a Porto S. Stefano per forza di tempo e di mare. Rientrato a Genova partì il 17 luglio con 253 marinai, diretto a Livorno e Napoli, ove ancorò il 19, dopo una sosta a Portoferraio per avaria in macchina.

Partito da Genova il 15 agosto 1863 al comando del L.T.V. Cristoforo Manolesso, per Livorno e Napoli, vi arrivò il 18, partendo il 5 settembre con altra truppa per Livorno e Genova, in arrivo l'8 settembre.

Ripartito il 16 per Livorno e Napoli, vi sostò fino al 20, per tornare a Genova con truppa e materiali.

Da Genova il 2 novembre per La Spezia, Livorno il 4 e Napoli il 6, proseguì il 12 dicembre per Messina fino al 15, Cagliari dal 17 al 21, Porto Torres il 24, poggiando a La Maddalena per forte maltempo. Partito il 6 gennaio 1864 alla volta di Cagliari, fu costretto a poggiare nel golfo di Arzachena per forza di tempo. Proseguì il 14 gennaio per Palermo fino al 21, Messina dal 22 al 24, Napoli dal 25 al 5 febbraio, Livorno, La Spezia e Genova il 6 febbraio 1864, passando in disarmo il 16 per lavori.

Riarmato il 1° marzo 1864, si recò a Portoferraio fino al 10, a Napoli dal 20 marzo al 26 aprile, facendo ritorno il 28 a Genova, da dove il 26 maggio si recò a Tolone per andare in bacino e carenarvi. Uscito dal bacino il 22 giugno, sostò il 23 alle isole Hyères e dette fondo a Cagliari il 25.

Partito il 26 per Tunisi, tornò a Cagliari il 4 luglio 1864 ripartendo il 5 nuovamente per Cagliari, con viveri e materiali per la squadra di evoluzione agli ordini del V.A. Albini. Vi sostò fino al 26 luglio, rientrò a Cagliari il 26, proseguendo per Napoli, da dove il 17 luglio diresse nuovamente per Tunisi. Sostò a Trapani il 20, arrivò a destinazione il 22, stazionando a La Goletta fino al 12 settembre. Dopo essersi recato a Cagliari, tornò a Tunisi dal 14 al 23 settembre, per fare ritorno con la squadra a Cagliari il 26 e a Genova il 2 ottobre 1864, disarmando.

Riarmato l'8 agosto 1865, rimorchiò la "Curtatone" a La Spezia, tornando a Genova il 30.

Dal 17 maggio 1866 passò a disposizione della squadra sussidiaria agli ordini del V.A. G.B. Albini, comandato dal L.T.V. Francesco Albini.

A Taranto fino al 24 giugno 1866, rientrò a Napoli e quindi a Genova, passando in disponibilità, dal 10 luglio.

Dopo un lungo periodo di disarmo, fu radiato dai quadri del naviglio dello Stato col R.D. 2 dicembre 1869, n. 5396.

Pirocorvetta "TRIPOLI"

Varata nel cantiere della Foce il 25 maggio 1840

Dislocamento: 661 tonn.

Scafo in legno m. $42,85 \times 8,24$

Un ponte di coperta

Tre alberi: trinchetto a vele quadre con randa, maestra e mezzana a vele auriche

Apparato motore: Maudslay & Field 180 cav. nom. a cilindri oscillanti

Propulsione a ruote - Un fumaiolo

Armamento all'origine: IV obici da 20 libbre F.L.

Equipaggio: 70 uomini

Partì da Genova il 14 agosto 1840, al comando del L.T.V. in 1^a d'Auvare, diretta con le sole vele a Londra, per imbarcarvi la macchina. Lasciò il Tamigi il 7 dicembre, arrivò a Lisbona il 18, proseguì per Barcellona dal 26 al 29, sostò a Villafranca il 31 dicembre e fece ritorno a Genova il 3 gennaio 1841.

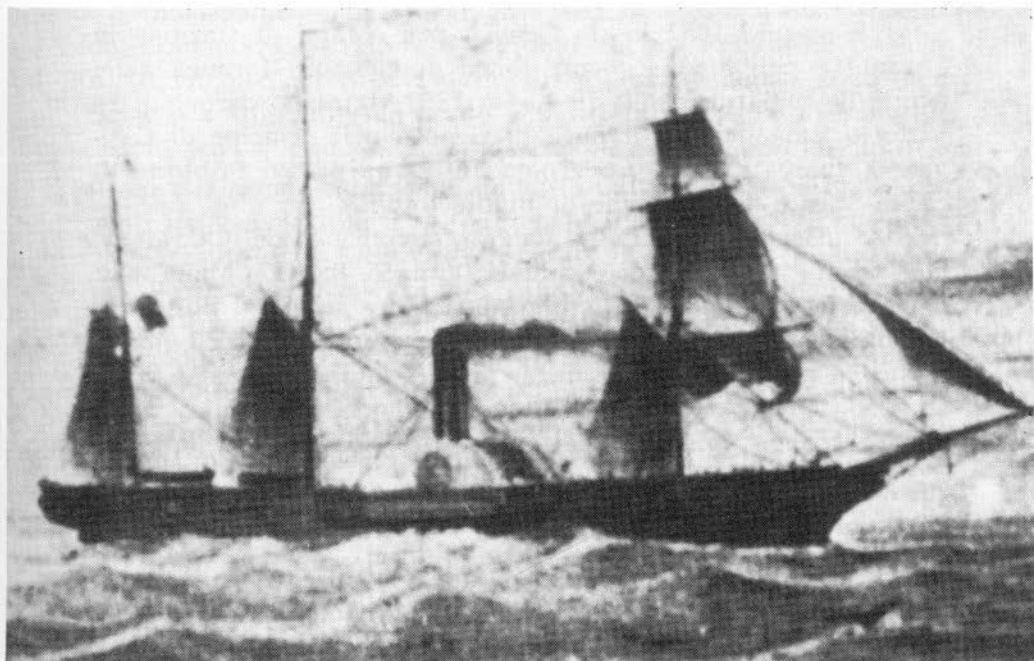
Il 26 aprile 1842 imbarcò a Civitavecchia la regina Maria Cristina consorte del re Ferdinando II di Borbone, diretta a Genova.

Il 2 maggio 1843 imbarcò a Genova il re Carlo Alberto e il principe ereditario Vittorio Emanuele e li accompagnò a Cagliari. Arrivata il 4 maggio, proseguì per Longosardo, S. Teresa e Terranova, tornando a Genova il 23 maggio. Il 15 luglio 1844 accompagnò a Palermo il principe Carlo di Prussia, la consorte e il principe di Hohenloe, rientrando a Genova il 27 luglio.

In seguito venne adibita al servizio postale di Stato per la Sardegna, assieme alla "Gulnara" e all'"Ichnusa".

Il 22 dicembre 1847 imbarcò a Napoli Monsignor Ferreri, inviato straordinario della Santa Sede presso la Sublime Porta e lo accompagnò a Costantinopoli.

Ai primi di maggio 1848, al comando del C.F. Orazio di Negro, lasciò Genova con la seconda divisione della squadra agli ordini del C.A. Giuseppe Albini, diretta in Adriatico per cooperare con la squadra francese del V.A. Romain Desfossés. Il 17 maggio sostò a Brindisi e il 20 arrivò ad Ancona, ove rimase per carbonare. Il 2 giugno fu presente all'azione di fuoco contro le batterie di Santa Margherita alle foci della Livenza e il 2



La pirocorvetta "TRIPOLI"
(coll. Aldo Fraccaroli)

luglio si recò al largo di Pirano, per ottenere la restituzione di un piélago veneto catturato dagli Austriaci, ottenendolo dopo un'azione di fuoco contro le batterie costiere, nel corso della quale venne colpito da quattro proiettili. Nello stesso mese entrò in porto a Trieste con bandiera parlamentare, per la notificazione del blocco. Rientrò a Genova ai primi di maggio 1849, per recarsi nel mese di giugno in servizio di vigilanza foranea lungo le coste liguri e toscane.

L'8 maggio 1852 lasciò Genova per recarsi di stazione in Levante e nell'anno seguente tornò di vigilanza foranea nelle acque della Sardegna. Il 29 luglio 1853 vi trasbordarono il re Vittorio Emanuele II, il duca di Genova e il principe di Carignano, sbarcati dalla "Governolo" investita presso l'isolotto di Santa Maria, nelle Bocche di Bonifacio.

L'8 maggio 1855 partì da Genova, al comando del C.C. Lomaglio, diretta in Crimea, col Generale Durando. Partì da Malta il 12 maggio, fece scalo a Sira e, dopo una breve sosta sul Bosforo a Beikos, l'11 giugno 1855 arrivò a Balaklava, tornando il 30 giugno a Istenia, sul Bosforo. Nuovamente a Balaklava il 15 agosto, vi restò fino al 20, per tornare a Istenia e quindi rimpatriare.

Nel maggio 1859 fu inviata ai lavori nel cantiere della Foce.

A Genova dal 16 al 28 novembre 1859, partì ai primi di dicembre per Gibilterra, ove rimase di stazione durante il conflitto fra Spagna e Marocco.

Il 30 giugno 1860 scortò a Genova l'"Utile" e il "Charles and Jane" lasciati liberi dal Governo borbonico, dopo la loro cattura da parte della pirofregata napoletana "Fulminante".

Nell'agosto 1860 prestò nuovamente servizio di vigilanza foranea lungo le coste toscane e laziali.

Arrivata a Napoli il 19 ottobre 1860 con viveri e munizioni per la squadra di operazioni, il 26, al comando del C.F. Galli della Loggia, fu inviata al largo di Gaeta e il 1° novembre cooperò per la difesa del ponte di barche in costruzione alle foci del Garigliano. Il 13 marzo 1861 si recò a Messina, sostandovi fino al 14, per fare quindi ritorno a Napoli e a Genova.

Il 17 marzo 1861 fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata corvetta di 2° rango a ruote, armata con II cannoni da 160 libbre F.R.C., II obici da 20 libbre F.L. e 83 uomini d'equipaggio.

Il 24 aprile 1861 trasportò un distaccamento di carabinieri da Palermo a Santo Stefano di Camastra e quindi il 6 del mese

seguinte lasciò Palermo con altre truppe e carabinieri per Castellammare del Golfo. Dopo essersi recata nuovamente a Santo Stefano di Camastra e a Siracusa, il 16 giugno si trasferì a Malta per sorvegliare eventuali imbarchi di fuorusciti borbonici.

Nell'agosto del 1862 fu di nuovo nelle acque della Sicilia settentrionale e lungo le coste calabre, per impedire lo sbarco dei Garibaldini sul continente.

In armamento dal 16 giugno 1863 fu messa a disposizione del Comando Generale Militare della Sicilia. Partita da Genova il 16 giugno, arrivò a Palermo il 19, proseguendo il 23 per Sciacca e Girgenti, che lasciò il 3 luglio, diretta a Pantelleria.

Tornata a Trapani, si recò il 14 luglio a Napoli, facendo ritorno il 3 agosto a Messina, quindi a Catania dal 4 al 15, a Girgenti il 17, a Sciacca il 18, a Trapani il 19 e 20 e il 22 a Palermo. Trasferitasi a Genova il 22 settembre, partì di nuovo il 30 per Palermo, ove ancorò il 2 ottobre, imbarcando truppe per Cefalù che raggiunse il 5. Il 3 novembre 1863 si recò a Napoli tornando il 24 a Palermo e il 1° dicembre a Messina, trasferendosi alle isole Eolie e a Milazzo fino al 7. Rientrata a Messina, partì il 15 febbraio 1864, al comando del C.F. Felice Burone Lercari per Siracusa, Catania fino al 25, Giardini e Palermo, ove ancorò il 6 marzo, proseguendo il 9 per Ustica con detenuti. Rientrata il 18 aprile a Palermo, rimase a disposizione del VII Gran Comando Militare fino al 26 aprile, per rientrare a Napoli e a Genova, ove fu disarmata il 1° maggio 1864.

Riarmata il 15 dicembre 1864 al comando del C.F. Carlo Felice Baudini, lasciò Genova il 2 gennaio 1865 per La Spezia, Carloforte e Cagliari, ove rimase di stazione dal 27 marzo al 26 dicembre 1865. Recatasi a Palermo, tornò a Cagliari il 28 dicembre 1865, sostandovi fino al 13 marzo 1866.

Passata il 17 maggio 1866 al comando del C.F. Pietro Carcano, restò di stazione a Cagliari, in servizio di vigilanza foranea. Il 3 gennaio 1867 si recò a Suda con la "Gaeta", partendo il 17 febbraio per Alessandria Egitto fino al 25 febbraio. Dopo aver fatto scalo a Corfù il 27 febbraio, rientrò a Brindisi il 7 marzo 1867 e il 23 a Napoli, nave ammiraglia del 2° Dipartimento Marittimo.

Il 30 gennaio 1869 passò al comando del L.T.V. Giovanni degli Uberti, portandosi il 13 agosto 1869 a Venezia, in soccorso della "San Giovanni", investita fuori Malamocco.

Il 16 marzo 1871 fu alata sullo scalo dell'arsenale di Venezia fino al 2 ottobre 1872, effettuando radicali lavori di riparazione e cambiando le caldaie.

Dall'aprile 1873 al maggio 1875, al comando del L.T.V. Ernesto Pellion di Persano, fu adibita al servizio idrografico in Adriatico e poi nel Basso Tirreno, con base a Napoli.

Il 1° novembre 1873 rimorchiò a Baia il brigantino "Adelaide" in pericolo nel golfo di Napoli.

Il 13 gennaio 1874 soccorse il piroscafo "Tommasina" in avaria con la macchina fuori Castellammare di Stabia.

Il 17 dicembre 1875 rimorchiò a Venezia il piroscafo inglese "Sydenham" investito a Porto Tolle.

In disarmo a fine 1875, venne radiata dai quadri del naviglio dello Stato col R.D. 31 marzo 1875, n. 2423.

Corvetta "TRITONE"

Varata nel cantiere della Foce il 1° dicembre 1816

Dislocamento: ?

Scafo in legno con carena ramata

Due ponti

Una batteria coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: II cannoni da 24 libbre F.L. in batteria

XVIII cannoni da 18 libbre F.L. in coperta

Entrò in armamento a metà 1817 al comando del C.F. Giovanni Wright, diretto a La Maddalena, ove perse un'ancora uscendo dal porto.

Nell'aprile 1822 lasciò Genova diretta a Tangeri con le fregate "Cristina", "Maria Teresa" e "Commercio di Genova", i brigantini "Nereide" e "Zeffiro" e la goletta "Vigilante", agli ordini del C.A. Giorgio Andrea des Geneys, per la firma del trattato di amicizia e di commercio col Sultano del Marocco.

Il 4 novembre 1823, al comando del L.T.V. di 1ª classe Mil-elire, accompagnò a Napoli il marchese di Saturnino, Ministro plenipotenziario del Re di Sardegna alla Corte del Borbone.

Armata il 3 agosto 1825, al comando del L.T.V. di 1ª classe Giuseppe Zicavo, partì da Genova il 6 settembre diretta a Tripoli, ove dette fondo il 17, raggiunta poi il 24 dalla divisione agli ordini del C.V. Francesco Sivori, formata dalla fregata "Commercio di Genova" e dal brigantino "Nereide". Dal 25 al 28 settembre prese parte attiva al bombardamento contro le batterie del porto e allo sbarco delle truppe. Lasciata Tripoli il 29 sostò ad Alessandria Egitto fino al 20 ottobre, a Cipro fino al 31, a Caifa dal 1° al 10 novembre, a Beirut fino al 23, a Rodi fino all'8 dicembre e a Smirne fino al 17. Il 16 gennaio 1826 dette fondo a Mezzo Schifo per la quarantena, quindi a La Spezia il 29, per essere di ritorno a Genova il 6 febbraio 1826, disarmando.

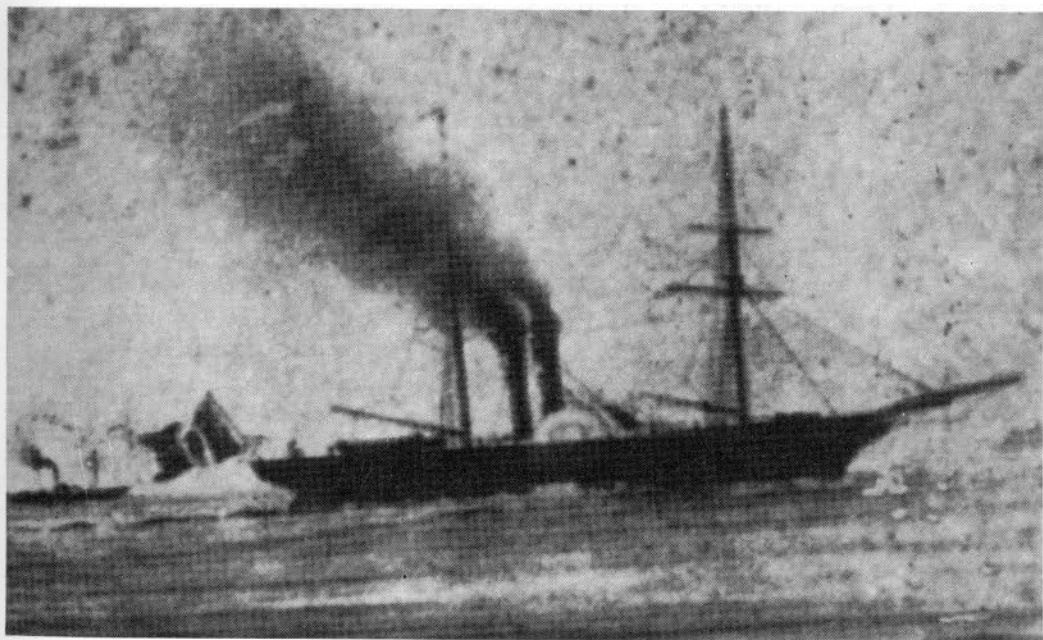
Uscita dalla darsena di Genova il 23 maggio 1826, al comando del C.V. in seconda Tito Olzati, assieme alla fregata "Cristina" e al brigantino "Nereide", agli ordini del C.V. Luigi Serra, fece vela il 5 giugno diretta in Egeo a protezione del com-

mercio marittimo sardo contro la pirateria greca e turca. Dopo aver fatto scalo a Milo il 18 giugno, sostò a Smirne dal 24 al 30, per essere il 15 luglio a Tenedos, da dove partì il 17, scorrendo fino a Cerigo un convoglio di 26 legni mercantili, di cui 12 sardi, 9 austriaci, 3 moscoviti e 2 francesi. Il 27 sostò a Paxos per rifornirsi di acqua, il 29 a Tinos fino al 1° agosto, quindi nuovamente a Tenedos dal 6 al 17 agosto. Arrivata a La Spezia il 6 settembre, vi osservò la quarantena fino al 30 e infine rientrò a Genova il 1° ottobre.

Partita il 21 febbraio 1833, al comando del C.V. in seconda Francesco Serra, trasportò a Cagliari il marchese di Villahermosa. Datovi fondo il 26 febbraio, ebbe ordine di raggiungere a Tunisi la squadra agli ordini del C.V. conte Giorgio de Viry. Lasciò Cagliari il 19 marzo, ancorò in rada a Tunisi il 21, partecipando all'azione dimostrativa contro il Bey di quella Reggenza. Lasciata Tunisi il 9 aprile, diretta a Cagliari, vi tornò il 15 dello stesso mese, stazionandovi fino all'8 maggio, per fare ritorno a Genova il 16 maggio.

Il 2 febbraio 1834, ancora al comando del Serra, si recò a Civitavecchia, a disposizione del Governo pontificio. Sostò a Liscia in Sardegna dal 9 al 21 giugno, tornò a Civitavecchia il 22, stazionandovi fino al 21 settembre. Sciolte le vele per Genova, vi ancorò il 25 dello stesso mese, disarmando.

Venduta per demolizione nel 1836.



Pirotrasporto "VARO"
(coll. Aldo Fraccaroli)

Pirotrasporto "VARO"

Varato a Port Glasgow il 15 aprile 1840 nei cantieri John Wood

Dislocamento: 597 tonn. Stazza 432 tonn. di registro

Scafo in legno 188' \times 24,6' (allungato 1841: 205' \times 25')

Un ponte di coperta

Due alberi a brigantino goletta

Apparato motore: 90 cav. nom. - Due fumaioli

Propulsione a ruote

Armamento: ?

Varato col nome di "Admiral" per gli armatori Denny e Bros., modificato e allungato nel luglio 1841, fu acquistato a metà del 1855 dal Governo sardo per il trasporto delle truppe e dei materiali del Corpo di spedizione in Crimea.

Al comando del C.F. Ulisse Isola, lasciò Genova verso la metà di settembre 1855, rimorchiando il brigantino francese "Compromise". Il 19 fece scalo a Cagliari, ove imbarcò la 6^o compagnia del genio zappatori col relativo treno. Il 21 sostò a Trapani, il 23 a Malta, arrivando il 5 settembre a Beikos sul Bosforo, ove trasbordò viveri e materiali sulla "Carlo Alberto".

Rientrato a Genova, effettuò un altro viaggio in Mar Nero, nel settembre, ottobre 1855. Dal febbraio 1856 tornò sul Bosforo per il rimpatrio delle truppe sarde. Arrivata a Beikos il 9 aprile, si recò a Balaklava, tornando sul Bosforo il 19, carico di truppe.

Nel viaggio di ritorno sostò a Messina per alcune avarie.

Venduto nel 1857.

Pirocannoniera "VARESE"

Varata nel cantiere della Foce il 3 novembre 1860

Dislocamento: 215 tonn.

Scafo in legno m. $34,04 \times 6,50$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche con asta di fiocco

Apparato motore: Penn & Sons 60 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento all'origine: IV cannoni da 30 libbre F.L.

Costruita per la marina sarda, il 17 marzo 1861 entrò a far parte della Marina da guerra del Regno d'Italia, classificata cannoniera a elica di 2° rango, armata con IV cannoni da 16 libbre B.R.

Il 3 giugno 1862 entrò in armamento al comando del L.T.V. Edoardo Giribaldi, con 2 S.T.V. sottordini, 1 medico di corvetta, 1 pilota, 43 sottufficiali e comuni, 16 uomini Fanteria di Marina, armata con II cannoni da 40 libbre F.R. a sfregamento e II cannoni da 40 libbre F.L.

Partita il 13 giugno 1862 da Genova, sostò a Portovecchio dal 14 al 16, arrivando a Cagliari il 17. Il 1° agosto si recò a Tunisi per imbarcarvi detenuti, tornando a Cagliari il 25 agosto. Diresse quindi per Marsala dal 26 al 28, rientrando a Cagliari il 29 fino al 20 dicembre 1862. Partita da Cagliari il 12 ottobre 1863 per Napoli, venne disarmata il 17 ottobre e quindi radiata dal naviglio dello Stato col R.D. 20 luglio 1864, n. 178.

Trasformata in cisterna, contrassegnata col n. 2 prestò servizio come tale fino al 10 ottobre 1888.

Goletta "VELOCE"

Varata nel cantiere della Foce nel 1824

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

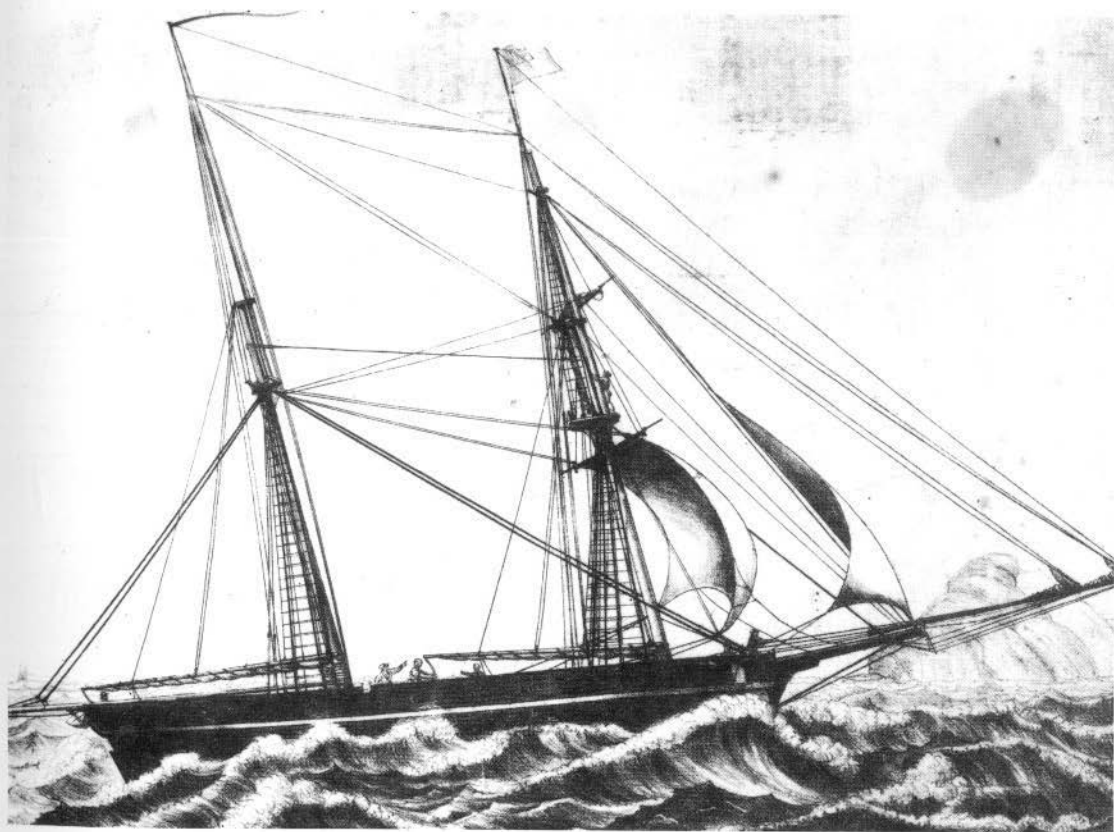
Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento all'origine: VIII/ ... F.L.

Il 5 maggio 1830 lasciò Genova diretta a Tunisi con la squadra agli ordini del C.A. Ricca di Castelvechio. Dette fondo a La Goletta il 17 maggio e rientrò a Genova ai primi di giugno.

In seguito venne adibita al servizio postale di Stato con la Sardegna, disarmando il 26 luglio 1835, allorquando allo stesso servizio vennero adibiti prima l'avviso "Gulnara" e poi la "Ichnusa".

Disarmata, fu venduta per demolizione verso il 1836.



La goletta "VIGILANTE"
(Museo navale Pegli)

Goletta "VIGILANTE"

Varata nel cantiere della Foce nel 1818

Dislocamento: 150 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento all'origine: VIII/ ... F.L.

Il 21 aprile 1818 lasciò Genova per la seconda campagna d'istruzione effettuata da trenta allievi della R. Scuola di Marina. Arrivata a Livorno il 24, imbarcò l'arciduca Ferdinando, fratello della regina Maria Teresa e tornò il 30 a Genova, da dove ripartì l'8 maggio per Villafranca, rientrando a Genova il 20. Il 3 giugno, imbarcati i Sovrani e il conte Giorgio des Genes, Comandante Generale della Marina, partì da Genova col "Tritone" e lo "Zeffiro", agli ordini del C.V. Francesco Ricca di Castelvechio, diresse per La Spezia, sostandovi il 5 e il 6, per essere di ritorno a Genova il 7.

Partita nuovamente il 12 giugno 1818 con ventitrè allievi della R. Scuola della Marina, assieme allo "Zeffiro", dette fondo il 15 a La Spezia, vi sostò fino al 26 e rientrò a Genova il 27.

Il 2 luglio mise ancora alla vela, con lo "Zeffiro" e il "Tritone", arrivò il 10 a Tunisi, proseguì il 12 per Tripoli fino al 14 e fece ritorno a Genova il 21 luglio 1818.

Dopo aver prestato servizio di corrispondenza fra Genova e la Sardegna, nell'aprile 1822 partì da Genova assieme alle fregate "Commercio di Genova", "Maria Teresa" e "Cristina", alla corvetta "Tritone" e ai brigantini "Nereide" e "Zeffiro", diretta a Tangeri per la conclusione del trattato di commercio col Sultano del Marocco.

Nuovamente adibita al servizio postale per la Sardegna, fu venduta nel 1842.

Probabilmente venne acquistata dal Governo granducale di toscana e ribattezzata "Feritore"¹.

(1) cfr. Maldini: «*Rivista Marittima*» gennaio 1883, pag. 61.

Goletta "VIGILANTE" (II)

Varata: ?

Dislocamento: 195 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento: ?

Acquistata dal Governo sardo nel novembre 1859 per Lire 15.000, con R.D. 17 novembre 1860 fu assegnata al Dipartimento marittimo dell'Adriatico, guardaporto ad Ancona.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata goletta.

Il 4 aprile 1861 era ancora assegnata al Dipartimento marittimo settentrionale.

Venne radiata dai quadri del naviglio dello Stato alla fine del 1861 e venduta per demolizione.

Pirocannoniera "VINZAGLIO"

Varata nel cantiere della Foce il 31 marzo 1860

Dislocamento: 260 tonn.

Scafo in legno m. $34,04 \times 6,50$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche con asta di fiocco

Apparato motore: Penn & Sons 60 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento all'origine: IV cannoni da 30 libbre F.L.

Assegnata al Dipartimento marittimo dell'Adriatico, il 6 novembre 1860, al comando del L.T.V. Felice Burone Lercari, raggiunse a Mola di Gaeta la squadra di operazioni agli ordini del V.A. Carlo Pellion di Persano.

Il 22 gennaio 1861 prese parte all'azione di fuoco contro le batterie di Ponente della piazzaforte di Gaeta. Fatta segno a vari colpi di cannone, fu costretta a rientrare a Mola. Nella notte seguente riprese il fuoco contro la batteria dello Stendardo, ma ebbe due cannoni scoppiati e dovette rientrare a Napoli, ove, durante la tregua dal 4 al 9 febbraio, trasportò circa 200 feriti dell'esercito borbonico.

Lasciata Gaeta il 18 febbraio 1861, dopo la capitolazione, rientrò a Napoli, da dove partì il 26 febbraio, diretta a Messina.

Vi rimase ancorata in rada a Ganzirri fino al 16 marzo, tornando a Napoli il 17 a rimorchio della "Carlo Alberto".

Nel 1862 fu adibita al servizio di vigilanza foranea in Adriatico: il 9 maggio prestò soccorso a un bastimento inglese investito su un bassofondo fuori Taranto e lo rimorchiò in porto.

Il 28 novembre 1862 era in porto a Bari.

Col D.M. 17 giugno 1863, n. 171, venne trasferita dal 1° al 2° Dipartimento marittimo. Armata con IV cannoni da 16 libbre B.R.

In armamento ad Ancona dal 7 maggio 1863, il 3 giugno partì per Napoli, ma per forza di tempo dovette rientrare in porto.

Ripartita il 4, toccò Manfredonia, Bari, Brindisi, Messina e arrivò a Napoli il 17, andando in disarmo. Riarmata il 1° settembre 1864, rimase a disposizione del 2° Dipartimento marittimo.

Di nuovo in armamento dal 17 febbraio 1865, al comando del 1° pilota Federico Cafiero e poi dal 22 giugno del L.T.V. Luigi Bertelli, il 30 giugno 1865 parti da Napoli, diretta a Messina, ove giunse il 2 luglio, restandovi fino al 4.

Proseguì quindi per Taranto, ove ancorò il 6.

Dal 21 ottobre 1865 passò al comando del L.T.V. Enrico Martini e poi del L.T.V. Enrico Solari.

Il 22 aprile 1866, mentre era al comando del L.T.V. Cristoforo Manolesso, investì nel canale di Lecce. Non appena disincagliata, passò al comando del L.T.V. Vincenzo Foscolo e fu aggregata alla flottiglia annessa alla squadra di battaglia arrivando il 30 maggio ad Ancona.

Nella notte del 18 luglio 1866 fu spedita alle isole Spalmdore, con l'ordine di tagliare il cavo telefonico fra Lissa e Lesina e quindi bordeggiò nel canale di Lesina.

Fu presente con la "Montebello" allo scontro del 20 luglio 1866 con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, senza prendervi parte attiva. Rimasta senza carbone, il 21 fu rimorchiata a Manfredonia, da dove si trasferì prima a Taranto e poi a Venezia, dove rimase in disarmo, dal 24 giugno 1867.

Venne ridotta a cisterna n. 1 col D.M. 20 marzo 1869.

Pirofregata "VITTORIO EMANUELE"

Varata nel cantiere della Foce il 1° luglio 1856

Dislocamento: 3.126 tonn.

Scafo in legno con carena ramata m. 61,94 × 15,30

Due ponti

Due batterie: una coperta e una scoperta

Tre alberi a vele quadre, con randa alla mezzana e bompresso

Apparato motore: Penn & Sons 500 cav. nom. 1.488 cav. ind.

Propulsione ad elica - 4 caldaie tubolari - un fumaiolo abbattibile

Armamento all'origine: XVI cannoni da 40 libbre F.L.

XIV obici da 20 libbre F.L. in batteria

XX cannoni da 40 libbre F.L.

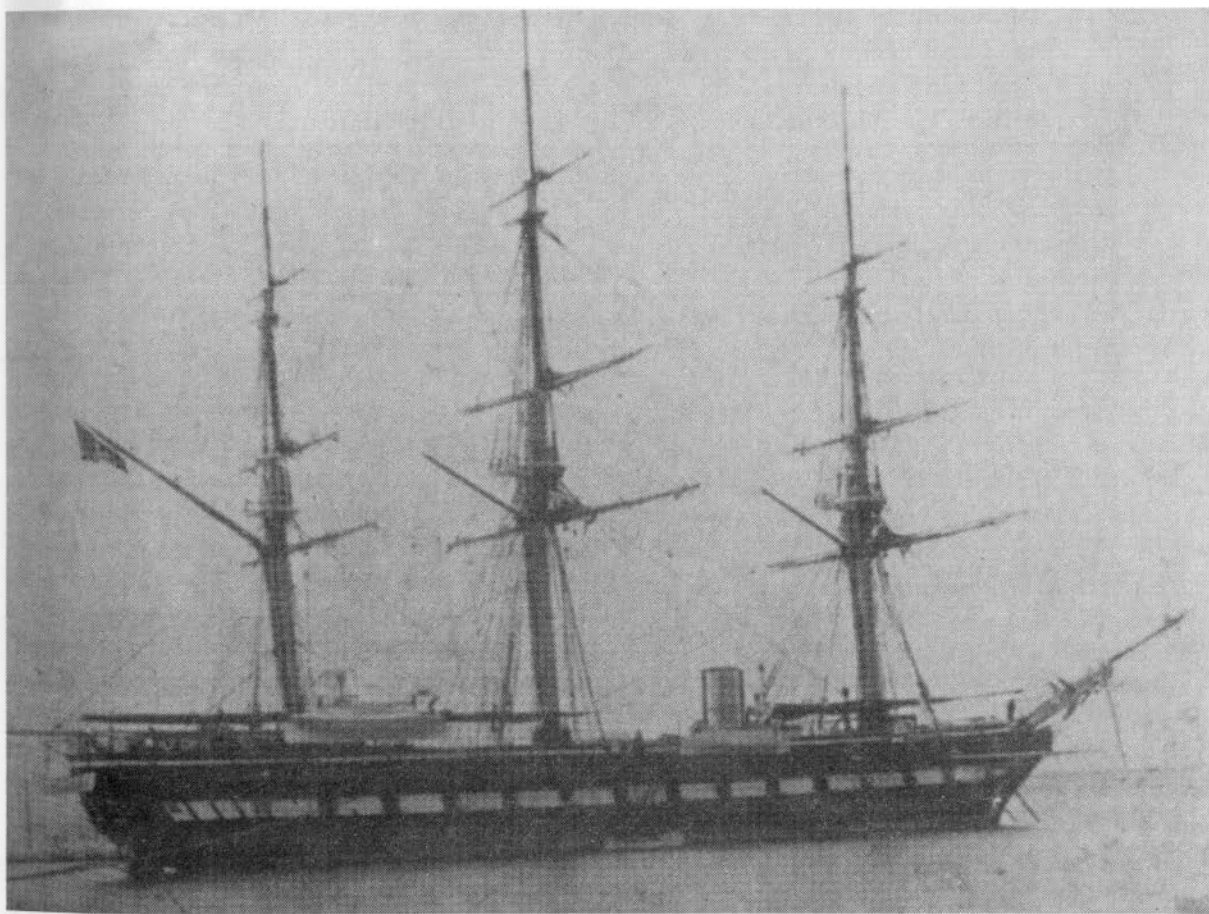
I cannone da 80 libbre F.L. in coperta

Equipaggio: 1 C.V., 1 C.F., 4 L.T.V., 2 S.T.V., 2 medici, 2 commissari, 1 cappellano, 1 capitano di fanteria Marina, 1 pilota di 1^a, 1 nocchiere di 1^a, 4 piloti, 4 nocchieri, 4 allievi piloti, 1 capo cannoniere, 2 s. capi cannonieri, 17 timonieri, 325 marinai, 1 maestro d'ascia, 1 velaio, 1 armarolo, 7 operai, 7 macchinisti, 18 fuochisti, 17 allievi fuochisti, 7 commessi e domestici, 2 cuochi, 105 soldati fanteria di Marina. (A.S.N. G.U.B. n. 276).

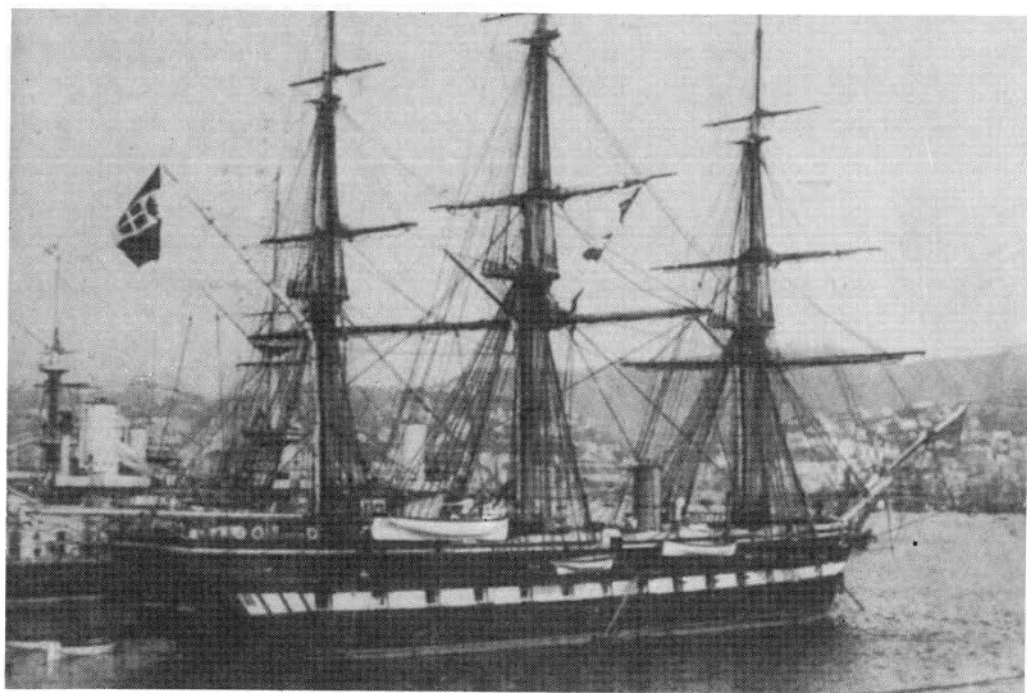
Il 2 luglio 1856 fu rimorchiato dal "Malfatano" nella darsena di Genova per l'allestimento.

Consegnata il 18 novembre 1857, parti da Genova il 9 gennaio 1858 per una campagna d'istruzione nel Mediterraneo occidentale, facendo scalo a Porto Mahon, Barcellona, Cartagena, Gibilterra, Cadice e Lisbona, per rientrare a Genova a fine aprile 1858.

Il 13 gennaio 1859, al comando del C.F. Vittorio Riccardi di Netro, parti da Genova per andare a imbarcare a Villafranca lo S.M. e 950 uomini della brigata «Piemonte», trasportandoli a Genova il 15 gennaio. Il 31 gennaio rese omaggio al re Vittorio Emanuele II che accompagnava la figlia principessa Clotilde sullo yacht imperiale francese "Reine Hortensie", dopo le sue nozze col principe Gerolamo Napoleone, avvenute a Torino il 30 gennaio. Lo yacht lasciò Genova il 31, scortato dai vascelli "Algeciras" e "Napoleon" e dalla pirofregata "Impétueuse".



La pirofregata "VITTORIO EMANUELE"



La pirofregata "VITTORIO EMANUELE"

Il 26 aprile, il 2 e il 4 maggio 1859, armata in «gabarra», si recò da Genova a Tolone per imbarcare le truppe del Corpo di spedizione francese in Italia. L'8 maggio trasportò da Genova a Livorno un distaccamento di 300 uomini di fanteria.

Il 23 maggio imbarcò a Tolone il 5° Corpo dell'esercito francese comandato dal principe Gerolamo Napoleone e lo sbarcò a Livorno.

Lasciò Genova il 18 giugno 1859, al comando del C.V. conte Gio. Batta Albini, diretta in Adriatico con la divisione agli ordini del C.V. Eduardo Tholosano di Valgrisanche, per unirsi alla squadra francese del V.A. Romain Desfossés. Dopo aver fatto scalo a Messina dal 22 al 25 giugno, arrivò al largo di Antivari il 29 giugno, trasferendosi il 30 in Alto Adriatico.

Il 2 luglio 1859 ancorò nel seno di Lopatizia nell'isola Grossa e il 3 dette fondo a Porto Augusto (Lussino) sbarcando le truppe nel seno di Cigale, ove sostò fino all'8 luglio, per andare ad ancorare al largo di Venezia il 9.

Sopravvenuto l'armistizio di Villafranca, il 16 tornò a Porto Augusto per reimbarcare le truppe e, dopo aver consegnato la base agli austriaci, il 22 lasciò Lussino per far ritorno a La Spezia il 4 agosto 1859. L'11 marzo 1860 entrò a far parte della squadra di operazioni e a fine marzo trasportò truppe a Livorno, ove tornò il 3 aprile con senatori e deputati. Il 2 maggio si trasferì a Porto S. Stefano, di sorveglianza lungo la costa per impedire un'eventuale sbarco di Garibaldi, partito il 5 maggio 1860 da Quarto, col "Lombardo" e il "Piemonte" alla volta di Marsala. Da Porto S. Stefano proseguì per Cagliari l'8 maggio, e il 17 a Palau.

Tornata a Cagliari, partì il 2 giugno 1860 alla volta di Palermo, facendo ritorno a Cagliari il 4.

Di nuovo a Palermo l'8 giugno, vi restò di stazione fino al 2 luglio: uscita per brevi missioni il 2, il 21 e il 26 luglio, lasciò Palermo il 20 agosto diretta a Messina, da dove partì il 23 agosto alla volta di Napoli, ove fu presente con la squadra agli ordini del C.A. Carlo Pellion di Persano agli avvenimenti che portarono all'allontanamento del re Francesco II di Borbone e all'entrata di Garibaldi il 7 settembre 1860.

Alla sera dell'11 settembre 1860 lasciò Napoli, con la squadra, transitò per lo Stretto di Messina il 13, dette fondo a Sinigaglia il 17, per ancorare al largo di Ancona il 18 mattina. Dal 19 al 23 settembre 1860 fu impegnata in una serie di azioni di fuoco contro le batterie di Monte Pelago, Monte Pulito e del

Gardetto. Il 28 settembre effettuò un lungo bombardamento a distanza ravvicinata contro le batterie della Lanterna, conclusosi con la resa della piazzaforte nel tardo pomeriggio dello stesso giorno. Lasciata Ancona l'8 ottobre, ancorò a Baia il 10 e a Napoli il 15.

Passata al comando del C.V. Millelire, il 26 ottobre 1860 si recò davanti a Mondragone, nave ammiraglia della divisione agli ordini del C.A. Albini, trasferendosi il 29 alle foci del Gargliano e quindi il 4 novembre al largo di Mola di Gaeta, tornando il 5 a Napoli, che lasciò in giornata per recarsi nuovamente a Mola di Gaeta con un battaglione di granatieri.

Rientrata il 7 a Napoli, partì il 9 per Genova.

L'8 dicembre 1860 passò al comando del C.V. Pompeo Provana del Sabbione e il 10 gennaio 1861 accompagnò il principe di Carignano davanti a Mola di Gaeta, rientrando a Napoli il giorno seguente.

Il 16 gennaio 1861 trasportò altre truppe a Mola di Gaeta, tornando il 20 per partecipare il 22 all'azione di fuoco contro le batterie di Ponente, ritirandosi il 23 a Mola di Gaeta, ove restò in crociera di vigilanza fino al 16 febbraio, dopo la resa della piazzaforte, avvenuta il 13. Imbarcati 250 ufficiali e 2.250 uomini di truppa borbonici, li sbarcò a Capri, tornando a Gaeta fino al 18. Trasportati altri prigionieri borbonici a Napoli, lasciò questo porto il 20 per Gaeta, ove imbarcò truppe per Napoli. Partita il 24, fu costretta a rientrare in porto a Gaeta per forza di tempo e di mare, ripartendo il 27 direttamente per Messina, ove dette fondo il 28 in rada alle grotte del Faro e poi in rada Paradiso. Il 12 marzo 1861 prese parte con la "Maria Adelaide" al bombardamento della Cittadella, ultimo baluardo della resistenza borbonica, sparando 137 colpi a granata.

Dopo la resa della Cittadella, il 15 marzo trasportò prigionieri borbonici a Milazzo e il 18 partì per Genova, rimorchiano la cannoniera "Veloce". Dopo aver fatto sosta a Portolongone per maltempo, arrivò il 23 a Genova, entrando in arsenale il 26 e quindi disarmando.

Tornata in armamento il 6 giugno 1861, al comando del C.V. Giuseppe Montezemolo, lasciò Genova il 26 giugno 1861 con truppa del 31° fanteria, diretta a Messina, ove dette fondo il 29. Proseguì il 30 per il Pireo per accompagnarvi il conte Mamiani, Ministro plenipotenziario ad Atene. Arrivata al Pireo il 3 luglio, vi sostò fino al 16, diretta a vela per Genova.

Dopo aver bordeggiato a Sud della Sicilia, avvistò Capo Tavolara e il 15 agosto dette fondo nella darsena di Genova, che lasciò il 13 settembre 1861 per rendere gli onori al largo della Meloria al re Vittorio Emanuele II, che vi transitava, imbarcato sulla "Maria Adelaide", scortata dal "Baleno".

Entrata il 15 a Livorno, partì il 20 per Genova, ove il 22 imbarcò il Ministro della Marina L.T. Generale Luigi Federico Menabrea, accompagnandolo a Livorno. Partita il 7 ottobre, rientrò a Genova, disarmando dal 18 ottobre 1861.

Riarmata il 2 dicembre 1861, al comando del C.V. Avogadro, con un S.M. di 18 ufficiali, 410 sottufficiali e comuni, 107 fanteria di Marina e 6 domestici. Il 3 dicembre imbarcò il Principe di Carignano e il V.A. Persano e li accompagnò a Livorno, sostandovi fino al 20, per ricondurre il principe di Carignano a Genova.

Passata il 9 gennaio 1862 al comando del C.V. Luigi Buglione di Monale, si trasferì a La Spezia dal 26 gennaio al 28 febbraio, rientrando a Genova, da dove partì l'11 marzo, diretta con le sole vele a La Spezia, che raggiunse il 19, dopo aver bordeggiato nel golfo ed avere effettuato esercitazioni a fuoco. Uscita da La Spezia il 10 aprile, con la squadra, per altre esercitazioni e manovre, vi rientrò il 17. Lasciata La Spezia il 21 aprile 1862, con la squadra di evoluzioni e la flottiglia novizi e mozzi, dopo aver bordeggiato nelle acque dell'arcipelago toscano, il mattino del 23 mise alla panna al largo della Meloria per rendere nuovamente gli onori al Sovrano che, imbarcato anche questa volta sulla "Maria Adelaide" e scortato dalla "Duca di Genova", passava in rivista la squadra.

Dopo aver effettuato altre manovre ed esercitazioni a fuoco al largo di Livorno, il 5 maggio ancorò a Portoferraio, che lasciò il 14 diretta a Mezzo Schifo, in Sardegna, ove rimase alla fonda sino al 28, per trasferirsi con la squadra a Cagliari il 1° giugno 1862.

Lasciata Cagliari l'8 per il Golfo Palmas, il 12 vi ricevette in visita a bordo il principe di Piemonte e il principe di Carignano, giunti con la "Governo", scortata dalla "Costituzione".

Salpata dal Golfo Palmas il 26, diresse per Castellammare di Stabia, ancorandovi il 7 luglio, per essere presente al varo dell'"Etna" il 17 luglio 1862. Si trasferì quindi a Napoli, da dove uscì il 25 con la squadra, per effettuare evoluzioni e manovre nel golfo, rientrando il 28 a Castellammare di Stabia. Vi rimase

ai lavori fino al 9 agosto, partendo il 10 da Napoli, al comando del C.V. Felice Burone Lercari, diretta a Palermo, ove dette fondo il 12 agosto 1862.

Uscita da Palermo il 14 in servizio di vigilanza foranea per impedire un eventuale sbarco di Garibaldi sul continente, incrociò nello Stretto e lungo le coste orientali della Sicilia, fino a Taormina e a Catania, entrando in porto a Messina il 26 agosto. Il 29 uscì per una breve esercitazione nel Golfo di Squillace, rientrando a Messina che lasciò il 31, rimorchiando il piroscalo "Elettrico" con 300 garibaldini prigionieri, che sbarcò a La Spezia il 4 settembre 1862, proseguendo il 6 per Genova, ove dal 15 passò al comando del C.V. Eugenio de Viry.

Il 29 settembre rese gli onori al Sovrano, che accompagnava la figlia principessa Maria Pia in partenza per Lisbona con la pirofregata portoghese "Bartolomeu Dias" per andare a nozze con Luigi I re del Portogallo.

Lasciò Genova il 6 ottobre 1862, diretta a vela per Napoli, ove dette fondo il 18, dopo aver bordeggiato lungo le coste toscane e laziali.

Partita da Napoli il 28 ottobre alla volta del Pireo, vi ancorò il 1° novembre 1862, stazionandovi fino al 6 aprile 1863. Si recò quindi ad Alessandria Egitto, over rimase alla fonda dal 10 aprile al 18 giugno. Rientrata a vela a Napoli il 30 luglio, proseguì il 4 agosto alla volta di Genova, ove il 18 agosto fu immessa in bacino fino al 19.

Il 1° ottobre 1863 lasciò Genova avendo a bordo il principe Amedeo ed Eugenio di Savoia Carignano, diretta a Lisbona per assistere ai festeggiamenti in occasione del battesimo del primogenito della regina Maria Pia. Arrivata a Gibilterra il 7 ottobre, si unì alla squadra agli ordini del C.A. Pompeo Provana del Sabbione, arrivando a Lisbona l'11 ottobre 1863. Si trattenne alla fonda sul Tago fino al 20 ottobre, sostò a Gibilterra il 22 e il 23 e rientrò a Napoli il 28 ottobre 1863, partecipando il 16 novembre alla rivista navale in onore del re e proseguendo il 17 per Genova.

Partita il 9 dicembre per Tolone con lo S.M. destinato ad imbarcare sulla pirofregata "Maria Pia" in allestimento nei cantieri «Forges et Chantiers de la Méditerranée», si trattenne a Tolone fino al 30 dicembre, tornando a Genova nello stesso giorno.

Partita il 12 gennaio 1864 a rimorchio della pirofregata "Italia", si trasferì a La Spezia, ove disarmò il 15 gennaio 1864.

Tornata in armamento a fine aprile 1866, con R.D. 3 maggio 1866 fu aggregata alla squadra sussidiaria agli ordini del V.A. conte Albini, armata con I cannoni da 270 libbre F.R.C. a prora, VIII cannoni da 16 libbre F.R., X obici da 200 libbre F.L., XXXII cannoni da 160 libbre F.L. e VI cannoni da 80 libbre B.L. su affusto. Partita dal Varignano il 16 giugno 1866, al comando del C.V. Antonio Imbert, il 22 arrivò a Taranto, da dove proseguì il 25 per Ancona, ove rimase inoperosa dal 28 giugno al 16 luglio, allorché prese parte alle operazioni di sbarco a Porto Manego, nell'isola di Lissa e alle azioni di fuoco contro le batterie di Porto Comiso e Porto S. Giorgio. Il 20 luglio 1866, fu presente allo scontro con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, senza prendervi parte attiva. Il 21 luglio rientrò ad Ancona, trasferendosi il 18 agosto a Taranto, che lasciò il 17 settembre con tre battaglioni di bersaglieri diretti a Palermo, ove dette fondo il 19, cooperando nella repressione dei moti sediziosi scoppiati in quella città. Rientrata a Napoli il 4 ottobre e a Genova il 6, passò in disarmo il 9 ottobre 1866. Trasferitasi a Napoli il 25 maggio 1871, a rimorchio del "Cambria", vi restò ancora in disarmo fino al giugno 1873. Tornò in armamento il 5 giugno 1873, al comando del C.V. Vittorio Arminjon, destinata come nave scuola degli allievi delle Scuole di Marina e poi dell'Accademia Navale di Livorno e, fino al 1896, effettuò ventotto campagne d'istruzione.

La prima campagna ebbe inizio a Napoli il 15 luglio 1873: dopo sedici giorni di navigazione a vela, il 31 arrivò in rada a Gibilterra, proseguendo il 2 agosto per Portsmouth, ove dette fondo il 24. Partita il 2 settembre, sostò a Plymouth dal 3 al 6, ancorando il 7 per maltempo a Dartmouth fino all'11 settembre. Dopo una breve sosta a Falmouth, proseguì il 12 per Lisbona, che lasciò il 26 per Gibilterra, ove sostò fino al 30. Dopo essersi fermata nel Golfo di Arzachena, rientrò a Napoli il 10 novembre 1873, disarmando.

La seconda campagna d'istruzione incominciò a Napoli il 16 luglio 1874, al comando del C.V. Angelo Sarlo. Imbarcati a Genova il 19 gli allievi della Scuola di Marina, partì il 22 per La Spezia, da dove proseguì il 23 a vela per Corfù, ove si trattene dal 4 all'8 agosto. A Patrasso dall'11 al 14, a Kalamata dal 17 al 20, al Pireo dal 23 al 31 agosto, proseguì per Sira dal 3 all'8 settembre, Scalanova dal 10 al 13, Koos il 16 e il 17, Suda dal 19 al 23, ancorò a Malta il 2 ottobre, prose-

guendo l'8 per Augusta, che lasciò il 24, per far ritorno a Napoli il 26, a Genova il 2 novembre, a La Spezia il 4, disarmando il 10 novembre 1874.

In armamento dal 1° luglio 1875, per la terza campagna, al comando del C.V. Vittorio Arminjon, partì il 14 da La Spezia, sostò a Gaeta e arrivò il 16 a Napoli, che lasciò il 17 con ottantacinque allievi. A Cagliari il 24 e 25 luglio, a Barcellona dal 2 al 9 agosto, a Cartagena dal 14 al 17, a Gibilterra dal 20 al 25, a Lisbona dal 2 al 9 settembre, a Porto Mahon dal 25 settembre al 1° ottobre, a Porto Torres il 6, nel Golfo di Arzachena il 9, nel Golfo Aranci fino al 25, rientrò a Napoli il 26, a Genova il 2 novembre, a La Spezia il 6, disarmando.

La quarta campagna ebbe inizio a La Spezia il 20 giugno 1876 al comando del C.V. Gabriele Martinez, con ottantotto allievi. Dopo aver sostato a Gibilterra dall'11 al 15 luglio, attraversò l'Atlantico passando fra Madera e le Canarie e arrivò a Philadelphia il 16 agosto, sostandovi fino al 20 settembre. Uscita dal Delaware il 26, fece scalo a Horta il 17 ottobre, arrivando il 29 a Gibilterra ove perse l'ancora di dritta. Partita il 1° novembre, raggiunse Cagliari il 5 e Napoli l'8, disarmando il 10 novembre.

La quinta campagna, al comando del C.V. Carlo Alberto Racchia, fu iniziata partendo da Napoli il 1° luglio 1877 e da Genova il 20, con ottantatré allievi. In rada a Hyères il 23 e il 24 luglio, sostò a Barcellona dal 27 al 31, a Porto Mahon il 2 e il 3 agosto, a Cartagena dal 9 al 12, a Gibilterra dal 12 agosto sino al 2 settembre, ad Algeri dal 9 al 12, a Malta dal 20 al 25, a Navarino il 29 e 30 settembre, a Cagliari dal 7 al 12 ottobre, nel Golfo Aranci dal 14 al 19, terminando la campagna a La Spezia il 20 ottobre, per disarmare il 25.

Riarmata il 15 luglio 1878, al comando dello stesso Racchia, era allora dotata di II cannoni da 203 mm A.R.C., XX cannoni da 165 mm F.R.C., IV cannoni da 80 mm B.R., II cannoni da 75 mm B.R. Partì da La Spezia il 16 luglio 1878 per la sesta campagna diretta a Gibilterra, ove sostò dal 29 luglio al 5 agosto, passando al comando del C.V. Manolesso Ferro. Si recò quindi a el Ferrol per carbonarvi dal 18 al 25 agosto e arrivò a Cherbourg il 28. Partita il 4 settembre, toccò Portsmouth dal 5 al 10, Plymouth dall'11 al 14, Falmouth dal 15 al 28. Nel ritorno sostò a Gibilterra dal 6 al 10 ottobre, a Cagliari dal 16 al 21, arrivando a Napoli il 23 e disarmando il 1° novembre. Im-

messa in bacino a Castellammare di Stabia il 24 novembre, ne uscì il 23 dicembre. Si recò a Pozzuoli il 1° gennaio 1879, tornando a Napoli il 4. Il 9 gennaio 1879, spezzatasi per forza di tempo la catena dell'ancora di sinistra, il bastimento andò ad investire sulla spiaggia del Carmine. Disincagliata il 10, fu nuovamente immessa in bacino dal 18 al 27 gennaio.

Il 10 febbraio 1879, al comando del C.V. Enrico Accinni, lasciò Napoli per la settima campagna d'istruzione. Dopo aver poggato a Cagliari dal 15 al 21, fu costretta ad ancorare per forza di tempo nel Golfo Palmas dal 1° al 4 marzo e arrivò a Gibilterra il 7. Proseguì il 24 per le Antille, visitando Fort de France (Martinica), La Guaira dal 24 al 27, nuovamente Fort de France dal 1° al 12 maggio. Attraversato l'Atlantico in buona parte a vela, arrivò a Gibilterra l'11 giugno, a Cagliari il 16 e a La Spezia il 18.

Nello stesso anno effettuò l'ottava campagna, al comando dello stesso Accinni. Partita da La Spezia il 16 luglio 1879, sostò a Genova dal 17 al 19, a Napoli dal 22 al 28, proseguendo a vela per Milo, ove fermò dall'8 al 9 agosto, dando fondo al Pireo dal 10 al 14. Si recò quindi per Sira dal 15 al 17, Smirne dal 19 al 22, Scio il 23, Samos dal 24 al 28, Alessandria Egitto dal 31 agosto all'8 settembre, Malta il 26. Partita il 1° ottobre raggiunse Barcellona il 6, proseguendo il 9 per Tolone, ove si trattenne fino al 13, dirigendo quindi a vela per Portoferraio dal 16 al 19, Gaeta dal 21 al 24, per rientrare infine a Napoli il 26 ottobre 1879, disarmando il 6 novembre 1879.

Trasferitasi a Baia il 15 marzo 1880, tornò a Napoli il 18, entrando in armamento al comando del C.V. Enrico Solari. Lasciò Napoli il 21 per la nona campagna d'istruzione, limitata alle sole acque nazionali, con la scuola mozzi. Trasferitasi a Gaeta il 23, proseguì il 13 aprile per Portoferraio, che lasciò il 21 per Livorno, da dove l'8 maggio tornò a Napoli. Partita il 16 per altre esercitazioni e manovre a vela nel golfo e al largo delle isole Pontine, rientrò a Napoli il 31 maggio 1880.

La decima campagna ebbe inizio da Napoli il 15 luglio 1880, al comando del C.V. Michele Carpi, con gli allievi delle scuole di Marina di Genova e Napoli. A Cagliari dal 24 al 26, a Porto Mahon dal 1° al 4 agosto, a Tangeri dal 9 al 12, a Gibilterra dal 13 al 15, proseguì a vela per Malta dal 25 al 31, Milo dal 9 al 10 settembre, Smirne dal 12 al 19, Pireo dal 21 al 26, Delos il 27, Sira fino al 30. Costretta a pogiare ad Argostoli per maltempo

fino al 9 ottobre, fermò a Siracusa dal 12 al 19, rientrando a Napoli il 21 ottobre, per disarmare il 25.

L'undicesima campagna ebbe inizio a Napoli il 1° novembre 1880, al comando del C.V. Raffaele Corsi. Partita da Pozzuoli il 25 novembre, sostò a Messina dal 9 al 12 dicembre, arrivando il 19 a Corfù, ove si trattenne fino al 17 gennaio 1881. Recatasi ad Argostoli, nell'isola di Cefalonia, vi restò fino al 25, proseguendo per Zante dal 26 al 27, Milo dal 29 al 30 gennaio, dando fondo al Pireo nello stesso giorno, con forte maltempo. Lasciato il Pireo il 16 febbraio, proseguì per Sira dal 19 al 26, a Smirne dal 5 al 21 marzo, raggiungendo Suda il 6 aprile. Qui ebbe ordine di recarsi a Scio sconvolta dal terremoto, per portare soccorso ai sinistrati. Dopo aver fatto scalo a Sira il 14, arrivò a Scio il 16, sostandovi fino al 23 aprile. Proseguì quindi per Smirne dal 25 aprile al 1° maggio, Salamina dal 4 all'8, raggiunse a vela Reggio Calabria dal 21 al 23 e infine rientrò a Napoli il 24, disarmando.

Tornata in armamento il 9 giugno 1881, al comando del C.V. Michele Carpi, lasciò Napoli il 14 luglio per la dodicesima campagna. Dopo aver fatto scalo a Cagliari dal 17 al 18 e a Cartagena fino al 26, andò in bacino per carenare e partì il 1° agosto per Gibilterra, ove rimase alla fonda dal 5 all'8, proseguendo per Lisbona dal 14 al 23, Cadice dal 24 al 31, Tangeri il 2 settembre, Gibilterra fino al 6, Malaga fino all'11 settembre. Partita per Barcellona, fu costretta a restare alla fonda a ridosso di Capo Gata dal 12 al 13 per forte maltempo, proseguendo a vela per Barcellona, ove ormeggiò il 16. Partita il 26, fermò a La Maddalena dal 28 settembre al 6 ottobre, a Portoferraio dal 7 al 15 ottobre, dando fondo il 17 a Livorno, ove il 6 novembre 1881 fu presente alla cerimonia dell'inaugurazione della nuova Accademia Navale. Rientrata a Napoli l'8 novembre, disarmò il 15.

Ai lavori per tutto il 1882, in bacino dal 22 aprile al 29 settembre, fu riarmata il 26 giugno 1883 per la tredicesima campagna d'istruzione con gli allievi dell'Accademia Navale di Livorno, al comando del C.V. Fortunato Cassone dal 17 giugno 1883. Partita da Napoli il 5 luglio 1883, si recò a Livorno per imbarcare gli allievi, partendo il 14 per Genova, ove sostò fino al 19. Proseguì quindi per Barcellona dal 23 al 31 luglio, Cartagena dal 3 all'8 agosto, Gibilterra dal 12 al 18, Cartagena dal 25 al 27, Porto Mahon fino al 4 settembre, Siracusa dall'8 al 24,

Pozzuoli dal 26 al 30, Castellammare di Stabia dal 30 settembre al 4 ottobre, Gaeta fino al 7, Portoferraio fino al 10, Livorno, ove sbarcò gli allievi, La Spezia il 12, disarmando il 16. In disponibilità dal 13 ottobre, fu inviata in arsenale il 13 gennaio 1884. Riarmata l'11 giugno 1884, ancora al comando del C.V. Cassone, con uno S.M. di 20 ufficiali, 31 sottufficiali, 365 sottocapi e comuni e 40 borghesi, imbarcò a Livorno 124 allievi dell'Accademia Navale, partendo il 1° luglio 1884 per Napoli, da dove iniziò la quattordicesima campagna. A Gibilterra da 13 al 16 luglio, a Brest il 30 luglio fino al 6 agosto, proseguì per Portsmouth dal 9 al 16, dirigendo quindi per Wilhelmshaven, ove sostò dal 20 al 25 agosto. Ripresa la via della Manica dal 3 al 9 settembre, si fermò a Dartmouth fino al 10, a Plymouth fino al 14, a Gibilterra dal 25 settembre al 1° ottobre. Dopo una lunga navigazione a vela, alternata con manovre ed evoluzioni, arrivò il 20 ottobre nel Golfo Aranci, che lasciò il 24, per rientrare a Livorno il 26, proseguendo poi per La Spezia e Napoli il 6, disarmando il 10 novembre 1884.

Tornata in armamento il 6 luglio 1885, al comando del C.V. Stanislao Monfort, lasciò Napoli l'8 luglio assieme alla "Vettor Pisani", agli ordini del C.A. Giuseppe Lovera di Maria, per la quindicesima campagna d'istruzione. Arrivata a Livorno il 12, imbarcò 106 allievi dell'Accademia Navale e proseguì il 16 luglio per Gaeta, toccando successivamente Reggio Calabria il 20, Taranto dal 22 al 24, Kalamaki il 29, Falero dal 30 luglio al 2 agosto, Sira il 3 e il 4, Smirne dal 7 al 13, Samos dal 14 al 19, Limassol il 22 e 23, Beirut dal 24 al 27, Port Said dal 29 al 1° settembre, Alessandria Egitto dal 3 al 5, Bengasi dal 12 al 13, Tripoli dal 16 al 18 settembre, Golfo Palmas dal 1° al 3 ottobre, Porto Conte il 4, La Maddalena e Arsachena l'8, Portoferraio dal 13 al 15, rientrando a Livorno il 15 e a Napoli il 21 ottobre, dopo novantadue giorni, avendo percorso 1862 miglia a vela, 1861 con la macchina e 915 con macchina e vela.

Riarmata il 26 marzo 1886, al comando del C.V. Stanislao Monfort per la sedicesima campagna, con gli allievi timonieri e cannonieri. Partita da Napoli il 3 aprile 1886, si recò a Gaeta il 4, proseguì il 6 a vela per Gibilterra, ove dette fondo il 26. Salpata il 1° maggio, si recò a S.ta Cruz de Tenerife dal 9 al 15 maggio, quindi nel viaggio di ritorno sostò a Cadice dal 31 maggio al 3 giugno, rientrando a Napoli il 6 giugno 1886, dopo aver percorso 4.710 miglia in 51 giorni di navigazione.

In armamento il 21 giugno 1886, partì da Napoli il 25, sostando a Livorno dal 26 al 5 luglio per imbarcare gli allievi destinati alla diciassettesima campagna d'istruzione, che ebbe inizio da La Spezia il 5 luglio per Gibilterra dal 12 al 15, Tangeri dal 15 al 17, Brest dal 25 al 31 luglio, Portsmouth dal 2 al 10 agosto, Lisbona dal 19 al 28, Gibilterra il 30, Porto Mahon dal 6 al 9 settembre, Cagliari dall'11 al 16, Golfo Aranci dal 18 al 24 per esercitazioni e manovre a vela, Livorno il 29 settembre, ove sbarcarono gli allievi. Dopo essersi recata a La Spezia il 4 ottobre, rientrò a Napoli il 7, disarmando l'11 ottobre 1886.

Riarmata il 7 marzo 1887, nave ammiraglia del Dipartimento meridionale, al comando del C.F. Francesco Todisco, lasciò Napoli il 25 giugno, al comando del C.V. Giuseppe Palumbo, nave ammiraglia della divisione d'istruzione agli ordini del C.A. Federico Labrano, assieme alla "Vettor Pisani". Imbarcati a Livorno il 27 giugno gli allievi dell'Accademia destinati alla diciottesima campagna, sostò a Gibilterra dal 7 al 9 luglio, a Vigo dal 13 al 15, a Dartmouth il 21 e il 22, a Plymouth dal 23 al 31 luglio, a Falmouth dal 1° al 4 agosto, arrivando nel golfo Arosa il 9, per proseguire il 10 per Vigo, che lasciò il 17 diretta a Malaga, dal 25 al 28 agosto, ad Algeri dal 1° al 7 settembre, a Cagliari l'11, a Portoferraio il 15 e il 18 a La Spezia. Dopo aver effettuato altre manovre ed evoluzioni a vela fino al 21, tornò a La Spezia il 27 sbarcando infine gli allievi a Livorno il 28, per essere a Napoli il 6, passando in disponibilità. Nave ammiraglia del Dipartimento meridionale fino al 6 giugno 1888, al comando del C.F. Domenico Bozzetti, tornò in armamento il 16 giugno, al comando del C.V. Carlo Marchese. Partita il 23 giugno per la diciannovesima campagna, lasciò Livorno il 2 luglio con la "Vettor Pisani", dopo aver imbarcato gli allievi, sostò a Portoferraio dal 2 al 4, a Messina dall'11 al 14, a Catania dal 14 al 16 e arrivando il 21 luglio a Taranto, ove si trattenne fino al 28. Proseguì quindi in Adriatico, sostando ad Ancona dal 5 all'8 agosto, a Venezia dal 9 al 15, rientrando nello Jonio. Dopo aver fatto scalo a Siracusa dal 22 al 24 agosto, a Messina dal 25 al 28, a Palermo dal 29 agosto al 5 settembre, nel Golfo Aranci dall'8 al 12, a La Maddalena dal 12 al 14, fece ritorno a La Spezia il 15, proseguendo il 25 per Livorno per sbarcare gli allievi, tornando il 28 a La Spezia, ove disarmò il 30.

Partita per Napoli il 4 novembre, fu riarmata l'8, nave ammiraglia del Dipartimento meridionale, al comando del C.V. Carlo Basso.

In bacino dal 26 febbraio all'8 marzo 1889, riarmò il 16 marzo al comando del C.F. Carlo Farina, recandosi a Livorno il 16 aprile per imbarcarvi gli allievi dell'Accademia, destinati alla ventesima campagna. Partita il 1° maggio si recò a La Maddalena dal 4 al 6, a Cagliari dal 9 al 15, a Taranto dal 22 al 27, ad Augusta il 30 e il 31 maggio, a Siracusa dal 1° al 3 giugno, a Gaeta dal 12 al 13, a Piombino e fuori l'isola del Tino il 17 e quindi a La Spezia fino al 22, per sbarcare gli allievi a Livorno il 23.

Lasciò Livorno il 1° luglio 1889, ancora al comando del C.F. Carlo Farina, nave ammiraglia della divisione d'istruzione agli ordini del C.A. Lubrano, della quale facevano parte anche la "Vettor Pisani" e la "Caracciolo". Dopo aver fatto scalo a Porto Mahon dall'11 al 15 luglio, proseguì per Gibilterra, sostandovi dal 24 al 27 luglio. Si recò quindi a Vigo dal 6 al 12 agosto, a Cascais il 13, a Lisbona dal 14 al 20 agosto, a Cadice dal 25 al 31 agosto, a Tangeri il 1° settembre, a Gibilterra dal 3 al 7, a Cagliari dal 13 al 15, a La Maddalena dal 16 al 19, a Livorno dal 20 al 25, a Golfo Aranci dal 26 al 30, a Gaeta dal 1° all'8 ottobre, di poggiate a Porto S. Stefano dall'8 all'11 per forza di tempo, rientrò a Livorno il 13 ottobre, partendo il 17 per Napoli, ove disarmò il 26 ottobre 1889.

Dopo essere stata immessa in bacino dal 2 al 21 aprile 1890, tornò in armamento il 1° giugno 1890, al comando del C.V. Carlo Marchese, partendo il 14 giugno per la ventiduesima campagna, nave ammiraglia della divisione d'istruzione agli ordini del C.A. Giuseppe Denti di Piraino, della quale facevano parte la "Vettor Pisani", la "Caracciolo" e il "Conte di Cavour". Dopo aver fatto scalo a Vado dal 16 al 22 luglio, si recò a Porto Conte dal 27 al 29, a Porto S. Stefano il 14 e 15 agosto, proseguendo a vela per Corfù, ove dette fondo il 25 agosto, sostandovi fino al 1° settembre. Si recò quindi a Taranto dal 5 all'11 settembre, a Malta dal 20 al 26, a Siracusa dal 27 al 29, ad Augusta il 29 settembre, proseguendo il 5 ottobre per Catania quindi Palermo dall'8 al 14, Golfo Aranci dal 18 al 22, rientrando il 23 a Livorno, il 28 a Napoli, per disarmare il 1° novembre 1890.

In bacino dall'11 marzo al 3 aprile 1891, tornò in armamento il 1° giugno 1891, al comando del C.V. Filiberto Ferracciù, nave ammiraglia della divisione d'istruzione agli ordini del C.A. Costantino Morin. Partì da Napoli il 16 giugno per Livorno, da

dove il 6 luglio iniziò la ventitresima campagna. Ad Alessandria Egitto dal 29 luglio al 3 agosto, a Navarino il 17 e 18, a Taranto dal 22 agosto fino al 3 settembre, ad Augusta dal 9 al 17, a Malta dal 19 al 26, a Palermo dal 2 al 6 ottobre, a Portoferraio dal 13 al 18, rientrò nello stesso giorno a Livorno, a La Spezia il 23, disarmando il 27 ottobre 1891.

In arsenale fino al 28 novembre, fu immessa in bacino il 5 gennaio 1892, uscendone il 25. Riarmata il 1° giugno 1891, al comando del C.V. Carlo Leone Reynaudi, nave ammiraglia della divisione d'istruzione agli ordini del C.A. Costantino Morin, partì da Livorno il 1° luglio con la "Flavio Gioia", la "Caracciolo" e il "Conte di Cavour" per la ventiquattresima campagna. Raggiunta a vela Gibilterra il 15 luglio, partì il 19 per Fayal, ove ancorò il 1° agosto; proseguì il 7 per Vigo fino al 13, Cadice dal 30 agosto al 9 settembre, a Gibilterra dal 9 al 15, a Cartagena dal 19 al 22, a Palma Mallorca il 26 e il 27, a La Maddalena dal 30 settembre al 12 ottobre, rientrò a Livorno il 13 e a La Spezia il 16, disarmando il 20 ottobre 1892.

Tornata in armamento il 21 maggio 1893, al comando del C.V. Edoardo Parascandolo, iniziò la venticinquesima campagna partendo da Livorno il 23 giugno, con la divisione agli ordini del C.A. Morin, della quale facevano parte la "Flavio Gioia" e la "Amerigo Vespucci".

Questa campagna fu la più interessante di tutte le altre. Furono percorse 10.574 miglia delle quali 6.695 a vela. I porti visitati furono: Gibilterra dal 30 giugno al 5 luglio, Annapolis dal 5 al 7 agosto, Baltimora dal 7 al 10, New York dal 12 al 31 agosto; nel viaggio di ritorno Tangeri dal 28 settembre al 5 ottobre, Gibilterra dal 5 al 7, Barcellona dal 10 all'11, Cagliari dal 16 al 24, Golfo Aranci il 25 e 26, Livorno il 31 ottobre e infine Napoli il 4 novembre, disarmando il 9. Nella traversata atlantica di ritorno la nave incontrò un violento fortunale, durante il quale perse due imbarcazioni, ebbe lacerate molte vele e riportò danni anche all'alberatura e allo scafo.

In bacino dal 12 marzo al 29 aprile 1894, fu dotata di X cannoni da 165 mm A.R.C. e II cannoni da 120 mm A.R.C. Riarmata l'11 giugno 1894 al comando del C.V. Parascandolo, lasciò Napoli il 14 giugno, La Spezia il 18 per imbarcare gli allievi a Livorno il 20, partendo il 2 luglio per la ventiseiesima campagna, nave ammiraglia della divisione agli ordini del C.A. Palumbo, per Alessandria Egitto dal 25 luglio al 4 agosto, Tripoli

dall'11 al 13, Taranto dal 20 al 25, Corfù dal 28 agosto al 1° settembre, Patrasso il 2, Corinto dal 2 al 7, incontrando nel canale di Zante lo yacht reale "Gaiola" con il principe di Napoli. Ad Argostoli dal 13 al 16 settembre, poggiò a ridosso del Monte Argentario dal 2 al 4 ottobre per forte maltempo, si recò quindi a Portoferraio dal 4 al 10, a Genova dall'11 al 15, a La Spezia dal 5 al 21 ottobre, disarmando a Taranto il 28.

Riarmata il 1° giugno 1895 per la ventisettesima campagna, al comando del C.V. Giovanni Giorello, nave ammiraglia della divisione agli ordini del C.A. Carlo Marchese. Da Taranto il 5 giugno, a Napoli dal 7 al 13, a La Spezia dal 15 al 19, a Livorno il 20 per imbarcare gli allievi, a Pula il 7 e l'8, a Cagliari dall'8 al 12, proseguì a vela per Gibilterra, ove sostò dal 25 al 28. Si recò a Funchal dal 1° al 6 agosto, a Ponta Delgada dal 16 al 18, a Lisbona dal 28 agosto al 4 settembre, al Almeria il 12, a Barcellona dal 21 al 28, a La Maddalena dal 2 all'8 ottobre, nel Golfo Aranci dal 9 al 12, a Livorno dal 14 al 17, a Porto S. Stefano il 25 e il 26, a Gaeta dal 27 al 29, a Taranto il 31, disarmando il 1° novembre per entrare in bacino il 10.

In armamento il 1° giugno 1896, al comando del C.V. Giorello, assieme alla "Flavio Gioia" per la ventottesima ed ultima campagna, partì il 6 per Napoli dall'8 all'11, La Spezia dal 13 al 20, lasciò Livorno il 1° luglio, diretta a Palma Mallorca dal 10 al 14, Sabanilla dal 21 al 22, Gibilterra il 22 e il 23, Tangeri dal 23 al 27, Ponta Delgada dal 6 al 13 agosto, Horta dal 16 al 18, Vigo dal 30 agosto al 5 settembre, Cadice dall'11 al 15, Porto Mahon dal 23 al 26, Golfo Aranci il 27 e il 28, Cagliari dal 29 settembre al 2 ottobre, Livorno dal 4 all'8, La Spezia dall'8 al 17, La Maddalena dal 19 al 22, Taranto il 24, disarmando il 26 ottobre 1896 (A.S.N. Sez. Marina, G.U.B. nn. 276 a 298).

Radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 10 giugno 1900, fino al marzo 1902 fu adibita come guardaporto a Taranto, con la sigla G.M. 18.

Pirotrasporto "VOLTURNO"

Varato nei cantieri Chester & Graham di Blackwall il 21 novembre 1854

Dislocamento: 1.935 tonn.

Scafo in ferro 254' x 28'

Un ponte a batteria coperta

Tre alberi: trinchetto e maestra a vele quadre, mezzana a vele auriche e bompresso

Apparato motore: Rennie 260 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento: ?

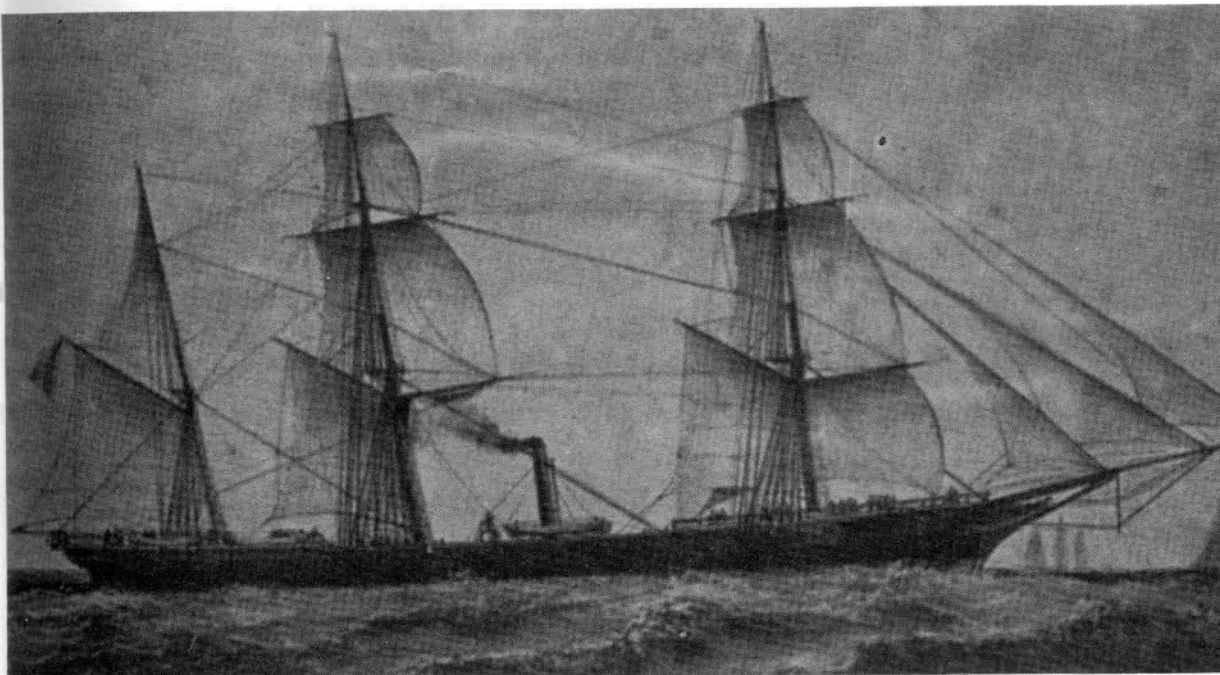
Già appartenente alla Compagnia Italiana Transatlantica di Genova, col nome di "Vittorio Emanuele", fu consegnato alla stessa l'8 febbraio 1855. Lasciò Plymouth il 5 aprile e arrivò a Genova il 16 aprile 1855. Dopo un noleggio di dodici mesi all'Intendenza dell'Esercito imperiale francese per la spedizione in Crimea, effettuò due soli viaggi per Rio de Janeiro, partendo da Genova rispettivamente il 20 marzo e il 20 agosto 1856, al comando del cap. Francesco Napoli.

Liquidata la «Transatlantica», il 12 maggio 1859 fu venduto all'incanto per £ 312.500 al «Credito Mobiliare» di Torino, che dal 4 novembre 1859 all'aprile 1860 lo noleggiò al Governo spagnolo per la spedizione in Marocco. Il 29 agosto 1860 fu noleggiato dal Governo sardo e il 15 ottobre 1860 arrivò a Napoli con munizioni e polvere da sparo per la squadra di operazioni agli ordini del C.A. Carlo Pellion di Persano. Il 27 ottobre 1860 lasciò Napoli diretto a Gaeta, con altre munizioni e materiali per la stessa squadra.

Nel gennaio 1861 venne acquistato dalla Marina sarda per £ 1.150.000 assieme al "Conte di Cavour" e ribattezzato "Voluturno".

Il 4 gennaio 1861 lasciò Napoli carico di munizioni per la squadra a Mola di Gaeta, tornando a Napoli il 17, per essere nuovamente a Mola di Gaeta il 20, al comando del C.C. Antonio Sery.

Il 24 gennaio 1861 trasportò truppe da Napoli a Paola e Taranto.



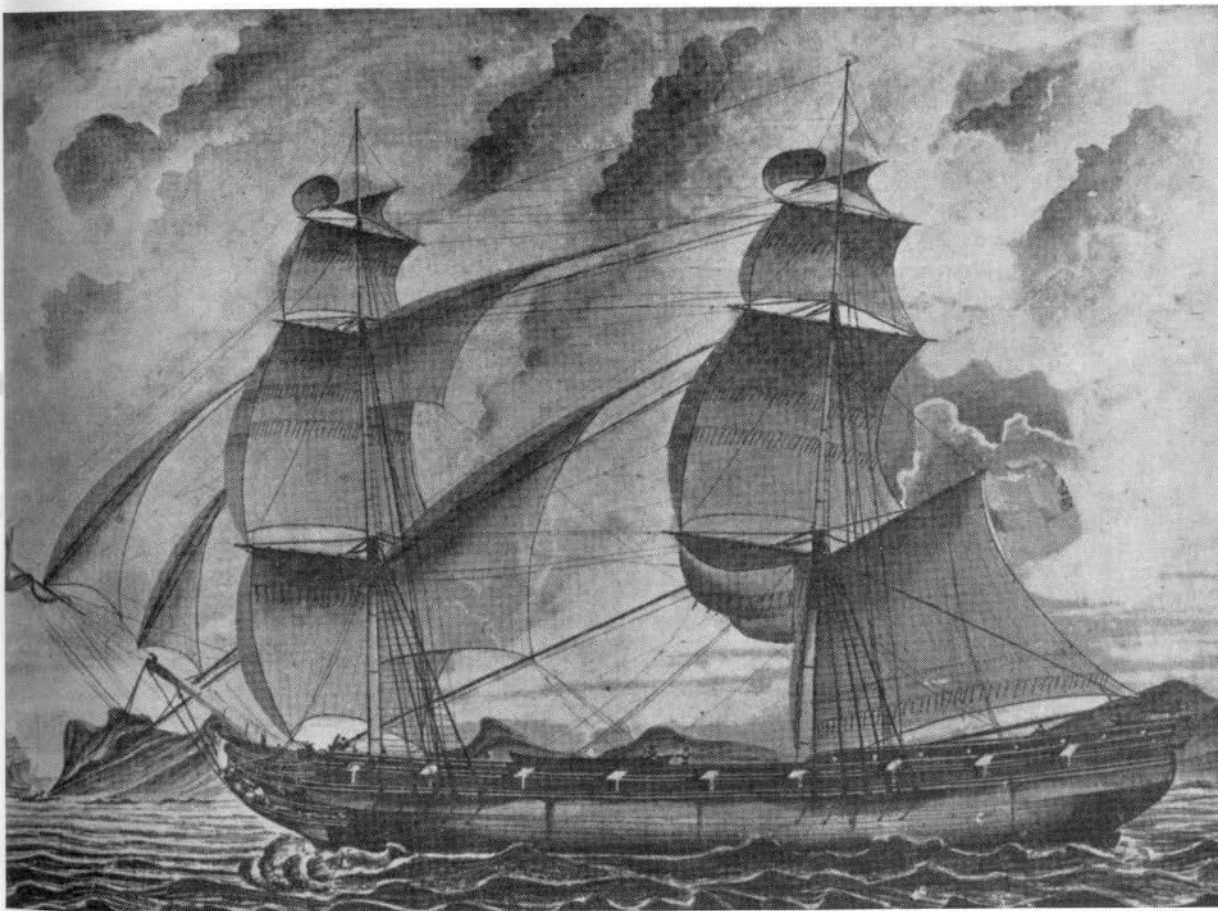
Il "VOLTURNO" nel suo aspetto originale
quale "VITTORIO EMANUELE" della «Transatlantica».

Il 28 maggio 1861 fu inviato a Tolone per lavori, rientrando a Genova ai primi di giugno 1862.

Partì da Genova il 24 aprile 1864, al comando del C.F. Giuseppe Piola, per trasportare a New York lo S.M. e l'equipaggio destinati a imbarcare sul "Re di Portogallo" in allestimento nei cantieri Webb. Fatto scalo a Gibilterra dal 28 al 29 aprile, a Madera il 2 maggio, a Fayal l'11 maggio, arrivò a New York il 1° giugno. Ripartì il 3 settembre, sostò a Gibilterra il 26 e fece ritorno a Genova il 30 settembre 1864.

Il 29 marzo 1866 soccorse un legno mercantile in pericolo, rimorchiandolo a Genova. Il 1° maggio dello stesso anno imbarcò a Napoli il principe Umberto di Savoia Carignano, accompagnandolo a Genova. Il 21 settembre trasportò a Palermo 1.330 uomini del 59° reggimento fanteria e 761 del 60° reggimento, inviati di rinforzo alla guarnigione, durante i moti sediziosi scoppiati in città. Lasciò Palermo il 24, diretto a Napoli e Genova.

In disarmo dal 10 dicembre 1868 fino al 1870, il 14 gennaio 1871 fu inviato in soccorso della pirofregata "Messina", investita sul banco Flavio, presso Capo Linaro, sulla costa laziale. Durante le operazioni di soccorso, andò a cozzare con l'opera viva contro un'ancora perduta dalla "Messina", riportando una falla così grave, che dovette essere portato a investire sulla costa. Sopraggiunto un forte maltempo, andò perduto nella notte fra il 12 e il 13 febbraio 1871.



Il brigantino "ZEFFIRO" ex "Sherbrook"

Brigantino "ZEFFIRO"

Varato in Inghilterra nel ... ?

Dislocamento: ?

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento all'origine: VIII/ ... F.L.

Già denominato "Sherbrook", fu acquistato nel secondo semestre 1816 dal Governo sardo per il servizio di corrispondenza con la Sardegna, iniziato il 26 settembre 1816.

Il 10 luglio 1817, al comando del L.T.V. Luigi Serra, partì per la prima campagna d'istruzione con gli allievi della R. Scuola di Marina. Dopo una breve sosta a Savona, dette fondo a Cagliari il 22, vi sostò fino al 27 e fece ritorno a Genova il 2 agosto. Si recò quindi alla Capraia l'8 agosto, rientrando l'11 a Genova, che lasciò il 15 per l'isola San Pietro fino al 29, quindi a Tabarca dal 2 al 13 settembre, a Tunisi dal 14 al 16, a Oristano il 20, a Portovenere dal 26 al 29, a Livorno dal 30 settembre al 1° ottobre, rientrando a Genova il 2. Sbarcato il L.T.V. Serra, ne assunse il comando il parigrado Giorgio de Viry. Partito il 7 ottobre con quindici allievi della R. Scuola di Marina, dette fondo a Porto Torres dal 9 al 17 per esercitazioni e manovre, facendo ritorno a Genova il 19 ottobre.

Il 23 marzo 1821, durante i moti sediziosi di Genova, accolse a bordo il conte Giorgio Andrea des Geneys col Tesoro pubblico.

Nell'aprile 1822, assieme alle fregate "Commercio di Genova" e "Maria Teresa", al brick "Nereide" e alla goletta "Tritone", lasciò Genova diretto a Tangeri, per la firma del trattato di amicizia e di commercio col Sultano del Marocco.

Nell'agosto 1825 accompagnò a Tripoli il cav. Parodi, console sardo presso quella Reggenza.

Il 5 maggio 1830 partì da Genova con la divisione agli ordini del C.A. Francesco Ricca di Castelvecchio, alla volta di Tunisi, per un'azione dimostrativa contro il Bey di quella Reggenza. Dato fondo a La Goletta il 17 maggio, vi restò sino alla fine del mese, rientrando a Genova ai primi di giugno.

Partì nuovamente da Genova il 21 novembre 1832, al comando del L.T.V. Sebastiano Sotgiu, diretto a Tripoli a disposizione di quel Console sardo. Dopo essersi fermato a Lampedusa dal 1° al 5 dicembre, arrivò a Tripoli il 9, partendo il 2 febbraio col Console e la famiglia. A Malta dal 16 febbraio all'11 marzo, tornò a Tripoli il 13, partendo il 16 alla volta di Genova, ove ancorò il 20.

Lasciò Genova il 20 aprile 1833, al comando dello stesso Sotgiu, per raggiungere a Tunisi la squadra agli ordini del C.A. conte Giorgio de Viry, impegnata in un'azione di forza contro quella Reggenza, assieme a una divisione napoletana comandata dal C.V. Marino Caracciolo. Ancoratasi il 28 aprile a La Goletta, vi restò fino al 5 maggio. Recatosi quindi a Cagliari, tornò a Tunisi dal 12 al 16 maggio, per essere di nuovo a Cagliari dal 20 al 25, poi alla fonda all'Asinara dal 28 maggio al 6 giugno, in quarantena, facendo ritorno a Genova l'8 giugno 1833 e disarmando.

Partì nuovamente da Genova il 23 dicembre 1835 con la squadra agli ordini del conte Luigi Serra, diretto a Livorno, ove sostò dal 28 dicembre 1835 al 9 gennaio 1836, per recarsi a La Spezia dal 13 al 17 gennaio e quindi a Napoli, ove si trattene dal 28 gennaio al 21 febbraio, per la nascita del principe ereditario Francesco di Borbone e per la morte della regina Maria Cristina, avvenuta il 31 gennaio 1836. Lasciata Napoli, si recò a Malta dal 26 febbraio al 5 marzo, a La Spezia dal 9 al 10 marzo, per essere di ritorno a Genova l'11, disarmando.

Fu venduto per demolizione verso il 1842.

APPENDICE

ARMAMENTO DELLE NAVI DELLA FLOTTA SARDA NEL 1861

MINISTRI E SEGRETARI DI STATO
DELLA MARINA DEL REGNO DI SARDEGNA

ARMAMENTO FLOTTA SARDA NEL 1861

Tipo e bastimento	Cannoni			Obici		Equipaggio
	80	40	36	20	16	
FREGATE A VELA						
San Michele	2	30	—	10	—	505
des Geneys	—	32	—	5	—	403
Beroldo	—	32	—	5	—	393
San Giovanni	—	28	—	5	—	327
Euridice	—	26	—	5	—	327
CORVETTE A VELA						
Aquila	—	18	—	—	—	217
Aurora	—	—	2	—	10	183
BRIGANTINI						
Colombo	—	—	—	14/24	2	140
Eridano	—	—	—	14/24	2	140
Daino	—	—	—	—	8	140
Azzardoso	—	—	—	—	—	in gabarra
GOLETTA						
Staffetta	—	—	—	—	—	in gabarra
FREGATE A ELICA						
Carlo Alberto	1	36	—	14	—	511
Vittorio Emanuele	1	36	—	14	—	511
Maria Adelaide	1	36	—	14	—	511
FREGATE A RUOTE						
Governolo	2	—	—	10	—	331
Costituzione	2	—	—	8	—	331
CORVETTE A RUOTE						
Monzambano	—	—	2/16	2	—	83
Malfatano	—	—	2/16	2	—	83
Tripoli	—	—	2/16	2	—	83
Gulnara	—	1	2/6	—	—	42
Ichnusa	—	1	2/6	—	—	42
Authion	—	—	1/16	—	—	42
TRASPORTI A ELICA						
Varo	—	—	—	—	—	in gabarra
Tanaro	—	—	—	—	—	in gabarra
Dora	—	—	—	—	—	in gabarra

MINISTRI E SEGRETARI DI STATO
DELLA MARINA DEL REGNO DI SARDEGNA
(1815 - 1860)

17 agosto 1815	Marchese Antonio Filippo Asinari di San Marzano	Guerra e Marina
26 dicembre 1817	Conte Giovan Battista Nicolis di Robilant	idem
novembre 1820	Conte Alessandro Saluzzo di Montesiglio	idem
10 marzo 1821	Conte de l'Escarène (ad interim)	idem
21 marzo 1821	Santorre Annibale de' Rossi di Pomarolo conte di Santarosa	idem
12 ottobre 1821	Conte Matteo des Geneys	idem
14 luglio 1831	Conte Carlo San Martino d'Aglié	idem
5 aprile 1832	Marchese Emanuele Pes di Villamarina	idem
11 ottobre 1847	Conte Rufinotto Broglia di Casalborgone	idem
8 marzo 1848	Conte Cesare Balbo (ad interim)	idem
16 marzo 1848	Magg. Generale Antonio Franzini	idem
27 luglio 1848	Luog. Ten. Generale Giacinto Provana di Collegno	idem
19 agosto 1848	Magg. Generale Antonio Franzini	idem
22 agosto 1848	Magg. Gen. Giuseppe Dabormida	idem
27 ottobre 1848	Luog. Ten. Gen. Alfonso Ferrero della Marmora	idem
16 dicembre 1848	Luog. Ten. Generale Ettore Gerbaix de Sonnaz	idem
3 febbraio 1849	Luog. Ten. Gen. Alfonso Ferrero della Marmora	idem
10 febbraio 1849	Luog. Ten. Gen. Agostino Chiodo	idem
27 marzo 1849	Magg. Generale Enrico Morozzo della Rocca	idem
7 settembre 1849	Luog. Ten. Generale Eusebio Bava	idem
2 novembre 1849	Luog. Ten. Generale Alfonso Ferrero della Marmora	idem
11 ottobre 1850	Conte Camillo Benso di Cavour	Agricoltura, Industria, Commercio e Marina
16 febbraio 1852	Conte Camillo Benso di Cavour	Finanze e Marina
21 maggio 1852	Luog. Ten. Generale Alfonso Ferrero della Marmora	Guerra e Marina
2 aprile 1855	Luog. Ten. Generale Giacomo Durando	idem

26 giugno 1856	Luog. Ten. Generale Alfonso Ferre- ro della Marmora	Guerra e Marina
3 maggio 1859	Conte Camillo Benso di Cavour (ad interim)	idem
19 luglio 1859	Luog. Ten. Generale Alfonso Ferre- ro della Marmora	idem
11 gennaio 1860	Luog. Ten. Generale Alfonso Ferre- ro della Marmora	idem
18 marzo 1860	Conte Camillo Benso di Cavour	Presidenza del Consiglio e Marina

CAPITOLO IV

CRONISTORIA DEL NAVIGLIO DA GUERRA

DELLE MARINE SICILIANE

(1848-1849 e 1860)

LA MARINA MILITARE DEL GOVERNO RIVOLUZIONARIO SICILIANO

(1848 - 1849)

Il 12 gennaio 1848, giorno genetliaco di Ferdinando II di Borbone, scoppiarono a Palermo i primi moti rivoluzionari contro il Governo di Napoli, che ben presto si propagarono in tutta la Sicilia, ove da oltre trent'anni vivo era l'anelito di aver un proprio governo autonomo.

A iniziativa di Salvatore Castiglia, sin dal 20 gennaio sorse a Palermo un Ufficio di Marina, diretto dallo stesso Castiglia, dal quale dipendevano le squadre dei marinai e cannonieri.

Il 2 febbraio, costituitisi i quattro Comitati rivoluzionari, presidente del primo di essi, quello della Guerra e Marina, fu nominato il barone Pietro Riso e segretario Francesco Crispi.

Dopo il reimbarco a Solanto delle truppe regie inviate in Sicilia per reprimere i moti insurrezionali, il 25 febbraio venne approvata l'istituzione di un Corpo della Marina siciliana, il cui organico comprendeva uno Stato Maggiore, quattro compagnie di marinai di cento uomini ciascuna e una compagnia di fanteria di Marina, alle dipendenze del Comandante del Corpo, la cui forza attiva alla fine di marzo ammontava a 452 uomini e fu quindi portata a 598 a luglio, 705 a settembre e 823 a dicembre. Gli ufficiali da 15 nel marzo 1848, aumentarono a 55 nel febbraio 1849.

Il 27 marzo 1848 fu nominato Ministro della Guerra e Marina il barone Pietro Riso, che, avendo rinunciato all'incarico, venne sostituito dal barone Giuseppe Paternò.

Data la necessità di disporre di naviglio atto a difendere le coste dell'isola, il Castiglia, ottenuto il 16 aprile 1848 uno stanziamento di 500.000 onze, ebbe l'approvazione della Camera dei Comuni di Palermo per l'acquisto in Inghilterra di quattro vapori da guerra, che poi in effetti si ridussero a due soltanto, per mancanza di fondi. Dell'acquisto furono incaricati Franco Maccagnone principe di Granatelli e Luigi Scalia.

Entrarono inoltre a far parte della Marina rivoluzionaria siciliana il vapore "Palermo" dell'armatore Vincenzo Florio, che fu armato con quattro pezzi da 18 ed equipaggiato con 4 ufficiali e 34 sottufficiali e comuni; il brigantino a vapore "Peloro", già della Real Marina delle Due Sicilie, catturato da-

gli insorti in porto a Palermo ed equipaggiato con 4 ufficiali e 32 uomini; il vapore a ruote "Vesuvio", egualmente catturato a Palermo il 20 gennaio, e il vapore a elica "Giglio delle Onde", entrambi della Amministrazione della navigazione a vapore delle Due Sicilie, che vennero armati con pezzi di piccolo calibro da 6. Infine nel luglio 1848 fu armata a Siracusa anche il brigantino "Trinacria", con un equipaggio di due ufficiali e 12 uomini.

Il 13 agosto 1848 il Ministero della Guerra e Marina venne confermato al barone Paternò. Dopo le sue dimissioni, il 14 settembre passò «ad interim» al marchese Spedalotto e il 24 dello stesso mese fu assunto da Giuseppe La Farina. Dall'8 al 14 febbraio 1849 passò a Felice Orsini, il 14 febbraio a Giuseppe Paulet e infine il 13 marzo a Mariano Stabile. Caduto il Ministero il 14 aprile 1849, fino al 20 gli affari della Guerra e Marina vennero diretti dal Grasso, Ministro dell'Interno. Il "Vesuvio", al comando di Giorgio Miloro, inviato a Milazzo con armi e munizioni per gli insorti, fu catturato l'8 settembre 1848 dalla pirofregata borbonica "Roberto", al comando del T.V. Marsella e dichiarato «buona preda».

Il "Giglio delle Onde", dopo aver effettuato vari trasporti di uomini e materiali, nel marzo 1849, scaduta la tregua d'armi fra gli insorti siciliani e le truppe regie, si rifugiò a Malta, ove risulta venduto alla I.R. Marina Austriaca, che lo ribattezzò "Seelöwe".

Il "Palermo" trasportò il 21 aprile 1848 a Genova 91 volontari «crociati» di La Masa e quindi il 2 agosto 1848 venne catturato dalla pirocorvetta "Stromboli" della Real Marina borbonica, al comando del T.V. Vincenzo Salazar. Entrato a far parte della Real Marina stessa, nel 1852 fu riparato e ribattezzato "Aquila".

I due vapori acquistati in Inghilterra nel maggio 1848 dal principe di Granatelli e da Luigi Scalia, furono il "Bombay" e il "Vectis", in legno, a ruote, con due fumaioli, sullo scalo il primo a Blackwall nel cantiere Pitcher e il secondo a Cowes, nella isola di Wight, per conto della «Peninsular & Oriental Line».

Il loro acquisto venne effettuato per Lstg. 60.000, da versarsi 20.000 all'atto della firma del contratto, 20.000 al termine dell'allestimento e le ultime 20.000 alla consegna. Il contratto di acquisto ebbe la ratifica del Governo siciliano il 20 luglio 1848. Per eludere il divieto del «Ship Registry Act», figurarono acquirenti tre cittadini inglesi: Wilcox, Moody e Harring.

Il "Vectis" lasciò Liverpool il 13 marzo 1849, sotto bandiera inglese, al comando del cap. Bingham; fece scalo a Lisbona il 16 marzo e arrivò a Palermo il 26. (A.S.N. Affari Esteri, fascio 4196).

Ribattezzata "Indipendenza", passò al comando del T.V. Antonino Kirschner con un equipaggio di 86 uomini: 3 ufficiali, 4 aspiranti, 10 sottufficiali, 40 marinai, 13 fuochisti, 2 soldati fanteria Marina, 1 cuoco e 1 sottocuoco, 8 carbonai e 1 carpentiere. Tre macchinisti inglesi, John Mac Dowell, Thomas Armstrong e John Miller, furono ingaggiati a Palermo il 14 aprile 1849.

Partito da Palermo il 23 aprile 1849, con circa 200 insorti, che preferivano la via dell'esilio, anziché sottomettersi nuovamente al Borbone, arrivò il 26 aprile a Marsiglia. Qui venne messo sotto sequestro a istanza del Console delle Due Sicilie cav. Giacomo de Martino, al quale fu consegnato il 9 luglio. Lasciò Marsiglia il 12 luglio 1849, sotto bandiera borbonica, ribattezzato "Veloce", a rimorchio della pirofregata "Guiscardo", giunta a Marsiglia il 26 giugno.

Il "Bombay", ribattezzato "Ruggiero Settimo", non entrò a far parte della Marina siciliana: messo sotto sequestro a istanza del principe di Castelcicala, Ministro plenipotenziario delle Due Sicilie a Londra, rimase fermo a Liverpool per quasi due anni.

Dopo una lunga vertenza giuridica, perduta in prima istanza dal Governo del Borbone, la questione ebbe termine il 4 marzo 1851, con una convenzione sottoscritta fra il Granatelli e lo Scalia da una parte e il principe di Castelcicala dall'altra, dopo che il tribunale inglese aveva riconosciuto il Governo delle Due Sicilie quale il solo legittimo proprietario del bastimento.

Il "Bombay" issò la bandiera del Borbone il 21 giugno 1851 e lasciò Londra il 12 luglio, ribattezzato "Fulminante", al comando del T.V. Giuseppe Marsella, con equipaggio della Real Marina trasportato a Londra dal brigantino "Generoso", partito da Napoli l'8 aprile 1851 (A.S.N. Affari Esteri, fascio 4196).

La breve vita della Marina rivoluzionaria siciliana del 1848-49 ebbe termine il 15 maggio 1849, allorché Palermo si arrese alle forze regie del Generale Carlo Filangieri principe di Satriano, incaricato da Ferdinando II di Borbone «di riportare l'ordine e la giustizia nei Dominj al di là del Faro».

LA MARINA DITTATORIALE SICILIANA DEL 1860

Entrato Garibaldi a Palermo il 27 maggio 1860, una delle sue prime cure fu quella di procedere alla pronta organizzazione d'una Marina Militare. La Sicilia, essendo un'isola, poteva essere rifornita soltanto per via marittima e quindi, senza l'intervento delle navi che avrebbero potuto trasportare armi, munizioni, materiali e soprattutto gli uomini di cui aveva bisogno il Dittatore, le forze garibaldine sarebbero rimaste soffocate «al di là del Faro», cioè in Sicilia.

La spedizione dei Mille, iniziata sul mare, poteva essere condotta a termine soltanto se alimentata dal mare.

Dei due piroscafi che avevano trasportato le «camicie rosse» da Quarto in Sicilia, uno, il "Lombardo" era rimasto incagliato a Marsala, colpito dal fuoco delle navi borboniche "Capri" e "Stromboli" e l'altro, il "Piemonte", era stato catturato e condotto a Napoli.

Il 2 giugno 1860 fu istituita una Segreteria di Stato della Guerra e Marina, nominando Segretario Felice Orsini e Direttore della Segreteria di Marina Salvatore Calvino.

Il 13 giugno 1860 l'amministrazione della Marina venne separata da quella della Guerra e affidata al T.V. Giuseppe Piola Caselli, che aveva lasciato la Marina sarda per mettersi agli ordini di Garibaldi.

Il 5 luglio 1860 fu poi costituito a Palermo il Corpo della Marina Militare, composta da uno Stato Maggiore Generale, un Corpo Equipaggi al comando del C.V. Salvatore Castiglia, un Corpo di fanteria di Marina e una Scuola di Marina.

Data l'urgente necessità di provvedersi di bastimenti atti al trasporto dei volontari, Garibaldi inviò a Marsiglia Paolo Orlando e Giuseppe Finzi per acquistarvi tre vapori in legno, l'"*Helvétie*" delle «*Messageries Impériales*», il "*Belzunce*" dell'armatore Picassot e l'"*Amsterdam*" della Cie. Fraissinet. Figurò acquirente dei tre vapori il cittadino nord americano William de Rohan per la somma di Fcs. 753.829, ma il prezzo venne pagato in Buoni del Tesoro piemontesi e il relativo contratto fu perfezionato l'8 giugno 1860 dinanzi al Console degli Stati Uniti a Genova W.L. Patterson, il quale autorizzò il de Rohan a trasferire i tre vapori sotto bandiera statunitense, ribat-

tezzando "Washington" l'"Helvétie", "Franklin" l'"Amsterdam" e "Oregon" il "Belzunce". I tre vapori, pronti a Marsiglia a fine maggio, vennero trasferiti a Genova: il "Washington" e l'"Oregon" lasciarono Cornigliano alla sera dell'8 giugno con 1.610 volontari della spedizione Giacomo Medici, mentre il "Franklin", nello stesso giorno, partì da Livorno con altri 838 uomini.

Aumentate le necessità di trasporto, vennero acquistati a fine giugno in Inghilterra da Agostino Bertani e dal conte Michele Amari il "Panther" della «Burns & Mac Iver», per Fcs. 460.000, ribattezzato in seguito "Plebiscito", il "Cambria", già della «Cunard Line» per £ 600.000, il "City of Aberdeen" della «Aberdeen & London S.S. Co.» per £ 718.000, ribattezzato "Rosolino Pilo", l'"Indipendence" dell'armatore N.T. Coleman di Liverpool, per £ 500.000, ribattezzato "Indipendenza", il "London" per Fcs. 200.000 ribattezzato "Vittoria" e infine altri quattro piccoli vapori per £ 161.000 ciascuno: "Badger" ribattezzato "Ferruccio", "Ferret" ribattezzato "Calatafimi", "Weasel" che non cambiò nome e "Queen of England" ribattezzato "Anita".

Un ultimo vapore, il "Fairy Queen", venne contrattato nei cantieri John Mare di Millwall, mentre era in allestimento, ma fu consegnato nell'ottobre 1860 alla Luogotenenza Generale del Re di Sardegna in Sicilia, contro pagamento di £ 300.000 e ribattezzato "Baleno".

I vapori acquistati in Inghilterra servirono quasi esclusivamente per il trasporto di armi e materiali: l'"Indipendenza" arrivò a Palermo il 10 luglio 1860 al comando del cap. Sakling; il "Queen of England" fu invece uno dei primi a giungere a Palermo direttamente dall'Inghilterra, da dove era partito il 31 luglio, al comando del cap. Carter con 23.500 carabine Enfield. Il "City of Aberdeen", vecchio vapore scozzese usato per il trasporto dei cavalli, partì da Liverpool il 24 giugno al comando del cap. John Scott, il "Badger" lasciò Londra il 26 giugno, seguito dal "Cambria" il 7 luglio e dal "Panther" che arrivò a Genova il 19 luglio.

Poco dopo lo sbarco dei Mille a Marsala il piccolo vapore "Utile" di 69 tonn. in legno, a ruote, dell'armatore Queirolo lasciò Genova al comando del cap. Francesco Lavarello con 69 uomini della spedizione Agnetta, 4.000 fucili, 500 carabine e munizioni, che sbarcò a Palermo il 1° giugno.

Contemporaneamente fu noleggiato a Marsiglia il clipper nord americano "Charles and Jane" di Bath, comandato dal

cap. Samuel T. Donnell, che partì da Genova il 9 giugno, a rimorchio dell'"Utile" con 930 volontari della spedizione Medici. A sera del 10, al largo di Capo Corso, i due bastimenti furono intercettati dalla pirofregata napoletana "Fulminante", che li rimorchiò a Gaeta. Per il pronto intervento del Governo sardo e del rappresentante diplomatico degli Stati Uniti d'America a Napoli il "Charles and Jane" e l'"Utile" furono lasciati liberi il 30 giugno e rientrarono a Genova il 5 luglio.

Per il trasporto dei volontari furono impiegati i vapori francesi "Algérie", "Amazon", "Isère", "Médéah", "Provence" e "Saumon" di Marc Fraissinet et fils, "Général Abatucci" della Cie Valéry e il "Byzantin" di Bazin. Furono noleggiati il vapore inglese "Sidney Hall", il clipper nord americano "R.D. Sheaperd", il vapore sardo "Torino" già della «Transatlantica» di Genova, i piccoli vapori "Colonnello Sacchi" e "Spedizione", che peraltro caricarono soltanto viveri. Altri trasporti vennero eseguiti con i vapori sardi "Febo", "Generale Garibaldi", "Veloce" e "Stella d'Italia" dell'armatore Ambrogio Zuccoli.

I vapori francesi vennero messi a disposizione in base ad apposita convenzione sottoscritta il 26 giugno con la «Cie. Fraissinet» per un regolare servizio fra Genova e Palermo, sovvenzinato con £ 30 per lega marina percorsa, a carico del Governo dittatoriale siciliano, ma in effetti pagate da quello di Torino.

La più importante spedizione fu quella di 5.708 uomini della divisione comandata dal colonnello Pianciani, partita da Genova dal 10 al 21 agosto con i vapori "Amazon", "Byzantin", "Isère", "Torino" e col clipper "R.D. Sheaperd". Questa spedizione avrebbe dovuto essere sbarcata a Montalto di Castro, da dove poi doveva dirigere su Napoli e ivi congiungersi alle forze garibaldine provenienti dal sud. Per l'opposizione del Conte di Cavour, che non intendeva mettersi contro l'Imperatore dei Francesi, protettore della Santa Sede, le navi furono dirottate verso il Golfo Aranci, da dove poi proseguirono per la Sicilia.

Il 9 luglio 1860 il C.F. Amilcare Anguissola, al comando della pirofregata napoletana "Veloce", la consegnò a Garibaldi in porto a Palermo, ove fu poi ribattezzata "Tukery". La stessa pirofregata il 10 intercettò al largo delle isole Eolie i due vapori mercantili napoletani "Duca di Calabria" e "Elba" e li rimorchiò a Palermo.

Il "Torino", partito col "Franklin" da Palermo, dopo avere circumnavigato la Sicilia da ponente, arrivò il 18 agosto

sulla spiaggia di Rombolo, presso Melito di Portosalvo, in Calabria, ove sbarcò i volontari che aveva a bordo. Dopo l'atterraggio incagliò, senza riuscire a liberarsi e, abbandonato dai garibaldini, fu in seguito affondato a cannonate dalla pirofregata napoletana "Fulminante" e dall'avviso "Aquila" giunti sul luogo qualche ora dopo.

Una volta passato sul continente il grosso delle truppe garibaldine, si manifestò tutta l'importanza che aveva il concorso della Marina nel prosieguo delle operazioni. Numerosi reparti garibaldini vennero trasferiti via mare dalla Sicilia a Tropea, a Pizzo, a Paola e a Sapri, a mano a mano che le forze del Dittatore avanzavano verso Napoli.

Il 17 settembre 1860 il Pro Dittatore Agostino Depretis nominò Ministro della Marina Giovanbattista Fauché, già amministratore di Rubattino, che aveva ceduto a Garibaldi il "Lombardo" e il "Piemonte".

Il 20 ottobre 1860 la Marina siciliana era formata da un Capitano di vascello, cinque Capitani di fregata, ventotto Luogotenenti di vascello, cinquantatrè Sottotenenti di vascello, cinquantasei Guardiamarina e quindici Piloti. Vi erano inoltre ventiquattro Ufficiali di Maggiorità, tredici Medici e Chirurghi, cinque Cappellani, quattro Costruttori navali, trentotto Ufficiali di Fanteria di Marina, nove Ufficiali di Porto e due Meccanici.

Dei sedici vapori che formarono la Marina dittatoriale siciliana, quindici, col veliero "Benvenuto" e ad eccezione del "Queen of England", entrarono a far parte della Marina militare sarda il 17 novembre 1860 e quindi di quella del Regno d'Italia il 17 marzo 1861, così classificati: trasporti di 1ª classe a ruote il "Cambria" e il "Rosolino Pilo", a elica il "Vittoria"; trasporti di 2ª classe a ruote il "Plebiscito", il "Lombardo", l'"Indipendenza" e il "Piemonte", a elica il "Washington"; trasporti di 3ª classe a ruote l'"Oregon" e il "Baleno", a elica il "Ferruccio", il "Calatafimi", il "Weasel" e il "Franklin"; trasporto a vela il "Benvenuto".

Le quindici unità a vapore non avevano alcun valore bellico, altro non essendo che vapori mercantili adatti al trasporto di uomini e materiali. Il "City of Aberdeen" vecchio di 25 anni, era stato addirittura trasformato per il trasporto dei cavalli.

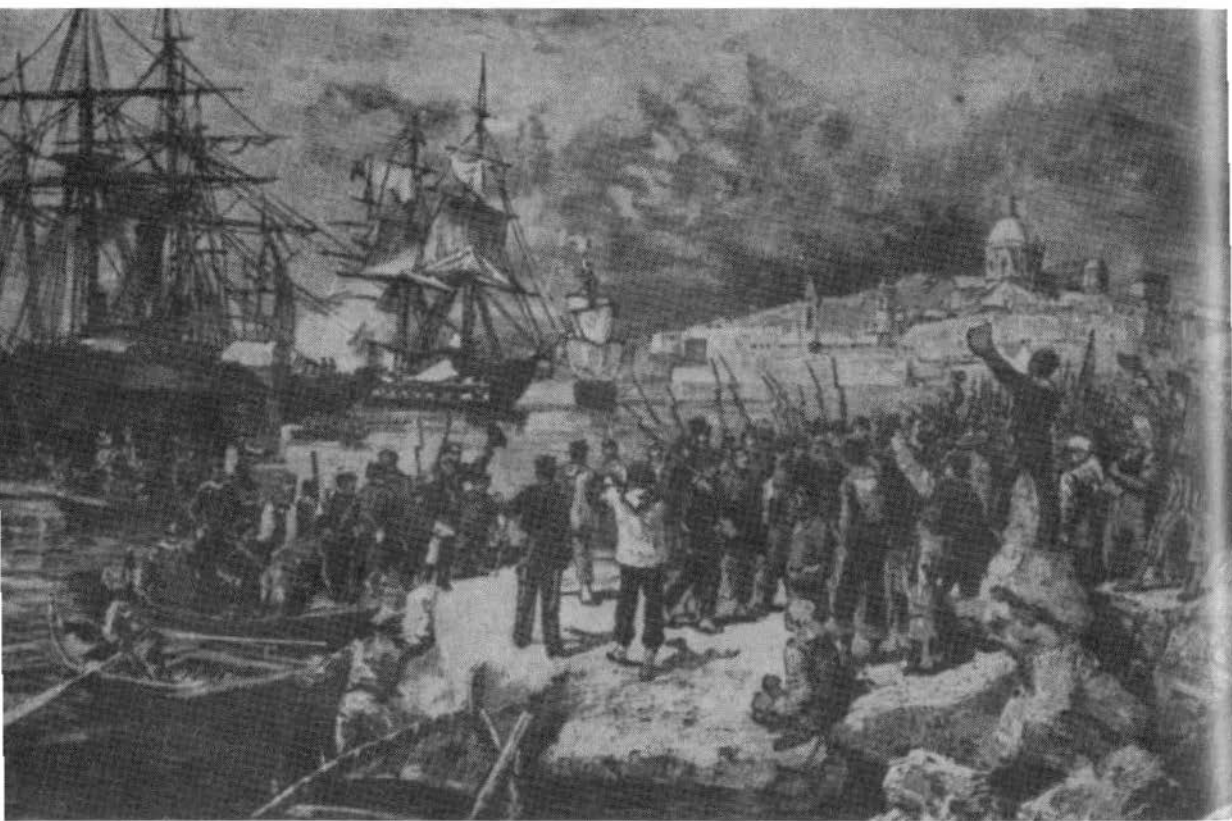
Undici di esse avevano lo scafo in legno e soltanto quattro in ferro; otto erano con propulsione a ruote e sei a elica.

Nella loro maggior parte furono radiate entro il 1870; soltanto il "Baleno" e il "Washington" prestarono servizio fino ai primi del 1900.

Dei 236 ufficiali o assimilati che facevano parte della Marina dittatoriale siciliana, soltanto 65 vennero ammessi in quella del Regno di Sardegna e successivamente del Regno d'Italia.

Nota: Secondo la versione del borbonico Giacinto de Sivo, nella sua «Storia delle Due Sicilie» libro XIX cap. 21, il "Lombardo" e il "Piemonte" sarebbero stati regolarmente venduti dal Fauché al Farini con atto pubblico rogato dal notaio Badigni di Torino, essendo garante il generale Saint Frond per il Governo piemontese.

Garibaldi, con suo decreto in data 30 novembre 1860 concesse peraltro al Rubattino la somma di Fcs. 750.000 a carico per 1/4 alle Finanze di Napoli e per 1/4 a quelle di Sicilia «per obbligo di riconoscenza nazionale... sentendo che la Nazione deve equamente proporzionare le ricompense a chi patì per la causa della sua libertà...»



Lo sbarco dei Mille a Marsala l'11 maggio 1860.

SUPPLEMENTO

al Num. 106 del Giornale del Regno delle Due Sicilie.

NOTIZIE INTERNE

Napoli 13 maggio.

Per l'altro 11 del corrente all'ora 4 1/2 p. m. due Vapori di commercio Genovesi, denominati il *Piemonte*, ed il *Lombardo*, approdavano in Marsala, ed ivi principiavano a sbarcare una mano di qualche centinaio di filibustieri.

Non tardarono i due RR. Pircaschi Capri o

Stromboli, che trovavansi incrociando su quelle coste, a principiare i loro fuochi su i detti due Legni che commettevano l'atto più manifesto di pirateria, e dal fuoco de' mentovati due Pircaschi Napolitani risultarono, la morte di molti filibustieri, la calata a fondo del *Lombardo* che era il più grande de' due Vapori Genovesi, e la cattura ancora dell'altro Vapore il *Piemonte*.

Le Reali Truppe stanziato in quella provincia, son già mosse per circondare o far prigioniera quella gente.

Le notizie telegrafiche di oggi non ci arrecano novità riguardo a Palermo ed alle altre province della Sicilia.

Lo sbarco dei Mille a Marsala nella versione borbonica.

NAVIGLIO DA GUERRA
DELLA MARINA DITTATORIALE SICILIANA
(1860)

BALENO	Pirotrasporto	1860 - 1907
BENVENUTO	Brigantino	1860 - 1865
CALATAFIMI	Pirotrasporto	1860 - 1865
CAMBRIA	Pirotrasporto	1860 - 1875
FERRUCCIO	Pirotrasporto	1860 - 1868
FRANKLIN	Pirotrasporto	1860 - 1863
INDIPENDENZA	Pirotrasporto	1860 - 1870
LOMBARDO	Pirotrasporto	1860 - 1864
OREGON	Pirotrasporto	1860 - 1870
PIEMONTE	Pirotrasporto	1860 - 1861
PLEBISCITO	Pirotrasporto	1860 - 1875
ROSOLINO PILO	Pirotrasporto	1860 - 1875
TORINO	Pirotrasporto	1860 - 1860
VITTORIA	Pirotrasporto	1860 - 1869
WASHINGTON	Pirotrasporto	1860 - 1904
WEASEL	Pirotrasporto	1860 - 1869

Pirotrasporto "BALENO"

Varato nei cantieri John Mare di Londra nel 1860

Dislocamento: 198 tonn. Stazza 135,85 registro nette

Scafo in ferro m. $45,60 \times 5,60$ ($157' \times 18'$)

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompreso

Macchina Scott & Russell 200 cav. nom. a cilindri oscillanti

Propulsione a ruote

Armamento (1860): II cannoni da 20 libbre F.L.

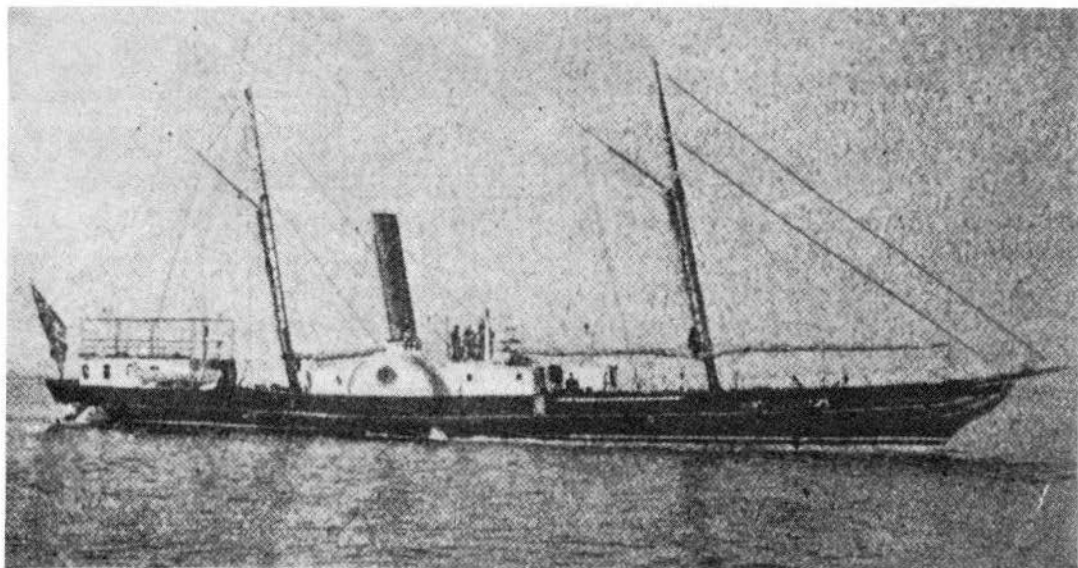
Equipaggio: Stato Maggiore 4, Sottufficiali e comuni 34

Già denominato "Fairy Queen", fu acquistato a Londra verso ottobre 1860 per la Marina siciliana, quando era ancora in allestimento. Venne consegnato, contro pagamento di £ 300.000 alla Luogotenenza Generale del Re di Sardegna in Sicilia, entrando direttamente a far parte della Marina militare sarda e poi il 17 marzo 1861 di quella del Regno d'Italia, classificato trasporto di 2° ordine a ruote. Il 10 settembre 1861 trasportò il Re Vittorio Emanuele II da Genova a Vado e il 12 accompagnò a Genova il principe Oddone, per scortare la "Maria Adelaide", sulla quale era imbarcato il Re.

Il 26 febbraio 1862 imbarcò a Genova i principi reali, accompagnandoli a La Spezia, Livorno, Napoli e Messina, facendo ritorno a Genova il 1° marzo.

In armamento dal 1° marzo 1863, al comando del C.F. Roberto Pepi, il 4 marzo eseguì le prove in mare e dal 15 passò a disposizione del principe Oddone.

Nel 1864 fu riattato nel cantiere Chiavacci di Genova e varato per la seconda volta il 28 dicembre 1864, con nuove caldaie e macchina della potenza di 340 cav. nom. Ai primi di giugno del 1866, data la sua elevata velocità, fu richiesto dall'A. Persano per essere aggregato alla sua squadra di operazioni. Trovandosi ai lavori a Napoli per la riparazione delle caldaie, non partecipò alle azioni navali del luglio 1866 in Adriatico. Dal 17 ottobre 1868 al novembre 1869, al comando del T.V. Francesco Montese, fu di stazione a La Spezia, ove il 21 novembre soccorse un legno mercantile in pericolo presso l'isola del Tino. Il 31 gennaio 1871 lasciò La Spezia per prestare soccorso



Il pirottrasporto "BALENO" ex "Fairy Queen".

al "Voluturno" investito a Torre Flavia. Il 6 giugno dello stesso anno soccorse un altro legno mercantile in fiamme a Panigaglia.

Col R.D. 1° agosto 1877 venne classificato nave di uso locale, armato con II cannoni da 8 libbre B.R.

Nel 1878, al comando del T.V. Eugenio Parent, fu inviato di stazione a Costantinopoli, ove il 15 agosto 1879 l'armo di una sua lancia partecipò e vinse una regata internazionale nelle acque dell'isola Prinkipo.

Passata il 1° gennaio 1880 al comando del T.V. Tommaso Vaino, rimpatriò nel luglio 1881.

Dal 1883 fu adibito a servizi locali nel Dipartimento dell'Adriatico. Il 25 agosto 1884 accompagnò il principe di Napoli per una breve crociera al largo di Venezia.

Al comando del L.T.V. Alberico Carnevali, andò in disarmo a Venezia il 21 luglio 1885. Riarmato il 18 gennaio 1886, al comando del T.V. Luigi Graffagni, prestò servizio locale nell'Alto Adriatico fino al 3 febbraio 1886. Disarmato il 4 febbraio, tornò in armamento il 1° aprile 1886, al comando del T.V. Antonio Ferracciù, prestando servizio locale a Venezia fino al 3 maggio 1886, disarmando il 4.

Riarmato il 1° settembre 1886, al comando dello stesso Ferracciù fino al 16 novembre 1886 e quindi del T.V. Edoardo Fergola, disarmò il 9 dicembre 1886. Di nuovo in armamento il 28 aprile 1887, fu comandato successivamente dal T.V. Angelo Chiodo fino al 4 dicembre 1887, dal C.C. Ruggiero Forti fino al 1° ottobre 1888, dal T.V. Giuseppe Carbone fino al 24 febbraio 1889, dal T.V. Francesco Giuliani fino al 30 giugno 1889, dal T.V. Pietro Santarosa fino al 17 novembre 1889 e infine dal T.V. Giuseppe Canetti fino al 23 dicembre 1889, allorché venne disarmato. Il 31 agosto 1891 soccorse un legno mercantile investito sulla secca di Pila e lo rimorchio a Chioggia.

Riarmato nel 1892 fu adibito come nave scuola allievi macchinisti a Venezia fino al 1894.

Disarmato il 7 novembre 1905, venne radiato dai quadri del naviglio da guerra col D.M. 10 marzo 1907 e venduto a privati per demolizione.

Brigantino "BENVENUTO"

Varato a ... ?

Dislocamento: 289 tonn.

Scafo in legno m. $25,64 \times 7,37$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Armamento (1860): II/8 F.L.

Acquistato per £ 20.000 per conto di Garibaldi, lasciò Genova il 3 luglio 1860 a rimorchio del piroscafo "Cagliari" con armi e munizioni per Palermo. Dal settembre alla fine di ottobre 1860 restò in disarmo a Napoli e quindi fu inviato a Palermo per riparazioni.

Il 2 marzo 1861 venne rimorchiato a Napoli dall'"Oregon" e il 17 dello stesso mese fu iscritto nei quadri del naviglio militare del Regno d'Italia, con la classifica di trasporto a vela, assegnato al Dipartimento mercantile. Il 28 luglio 1861 fu inviato con materiali a Gaeta, restandovi fino al 31.

Adibito a nave scuola per gli allievi marinai e cannonieri, al comando del 1° pilota Raffaele Trapani, vi erano allora imbarcati: 1 pilota al comando, 1 2° pilota al dettaglio, un cappellano, 1 sottufficiale di maggioranza, 1 sottocommissario, 1 nocchiere contabile, 2 timonieri, 1 maestro d'ascia, 1 infermiere, 1 calafato, 2 cordai, 13 marinai, 1 cuoco, 1 domestico del comandante, 7 famigli e 95 allievi della Scuola preparatoria di Marina (A.S.N. Sez. Marina, G.U.B. n. 26).

Il 9 febbraio e il 18 marzo 1863 lasciò Napoli per esercitazioni nel golfo. Il 6 luglio 1863 si recò a Castellammare di Stabia, Procida, Ischia e Gaeta, tornando a Napoli il 27 agosto, per passare al comando del L.T.V. Michele Siccardi.

Effettuata un'altra breve crociera d'istruzione il 20 ottobre 1863, fu disarmato il 1° gennaio 1864 per essere radiato dal naviglio da guerra col R.D. 17 aprile 1865, n. 2249.

Il suo scafo venne offerto in vendita all'asta pubblica a Pozzuoli il 19 maggio 1865, al prezzo base di £ 6.914,25.

Pirotrasporto "CALATAFIMI"

Varato in Inghilterra nel 1857

Dislocamento: 260 tonn. Stazza 114 tonn. di registro nette

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre

Macchina Watt a cilindri oscillanti da 67 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento (1860): II cannoni da 32 libbre F.L.

Già denominato "Ferret", fu acquistato da Agostino Bertani a Londra nel giugno 1860, per £ 161.000 per conto della Marina dittatoriale siciliana. Lasciò Londra il 7 luglio 1860 e il 22 arrivò a Genova, al comando del cap. Leslie.

Partì da Genova il 10 agosto 1860, ancora sotto bandiera inglese, diretto al Golfo Aranci, con volontari della spedizione Pianciani, che sbarcò a Palermo il 18, dopo una sosta a Cagliari.

Entrato a far parte della Marina sarda il 17 novembre 1860, al comando del C.C. Felice Origoni, venne trasferito a Genova per essere trasformato in cannoniera, ma date le condizioni in cui si trovavano scafo, macchine e caldaie, fu messo in disarmo il 15 dicembre 1860.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato trasporto di 3° ordine a elica.

Dopo aver prestato servizio di uso locale a Napoli nel corso del 1861, venne disarmato il 1° marzo 1862.

Il 9 febbraio 1863 lasciò Baia a rimorchio della pirocorvetta "Archimede", diretto ad Ancona, ove tornò in disarmo il 16 dello stesso mese. In armamento dal 12 maggio 1863, al comando del 1° pilota Carlo Segni, dal 15 maggio tornò in servizio locale a Napoli, rimorchiando al Granatello di Portici barche scoppiare fino al 23. Lasciò Napoli il 20 agosto, diretto a Bari, ove dette fondo il 23, proseguendo il 28 per Trani e il 6 settembre per Manfredonia, da dove partì il 12 diretto ad Ancona, restandovi fino al 25 novembre per lavori in macchina e caldaia e il cambio del fumaiolo.

Partito da Ancona il 25 novembre 1863, al comando del 1° pilota Amendola, fece scalo alle isole Tremiti, a Manfredonia e

arrivò il 28 a Bari, che lasciò il 9 febbraio a rimorchio dell'"Archimede", arrivando il 12 ad Ancona, ove passò in disarmo. (A.S.N. Sez. Marina G.U.B. nn. 27 a 36).

Radiato nel 1865 dal naviglio dello Stato, la sua macchina fu installata sul rimorchiatore omonimo, varato ad Ancona il 19 gennaio 1866.

Pirotrasporto "CAMBRIA"

Varato a Greenock il 1° agosto 1844 nei cantieri Rbt. Steele

Dislocamento: 1950 tonn. Stazza 1423 tonn. registro nette

Scafo in legno m. $66,74 \times 10,67$ ($219' \times 35'$)

Un ponte di batteria

Tre alberi, dei quali la mezzana rimossa nel 1853 e bompresso
Macchina Napier 450 cav. nom.

Propulsione a ruote

Armamento (1860): IV cannoni da 4 libbre B.L.

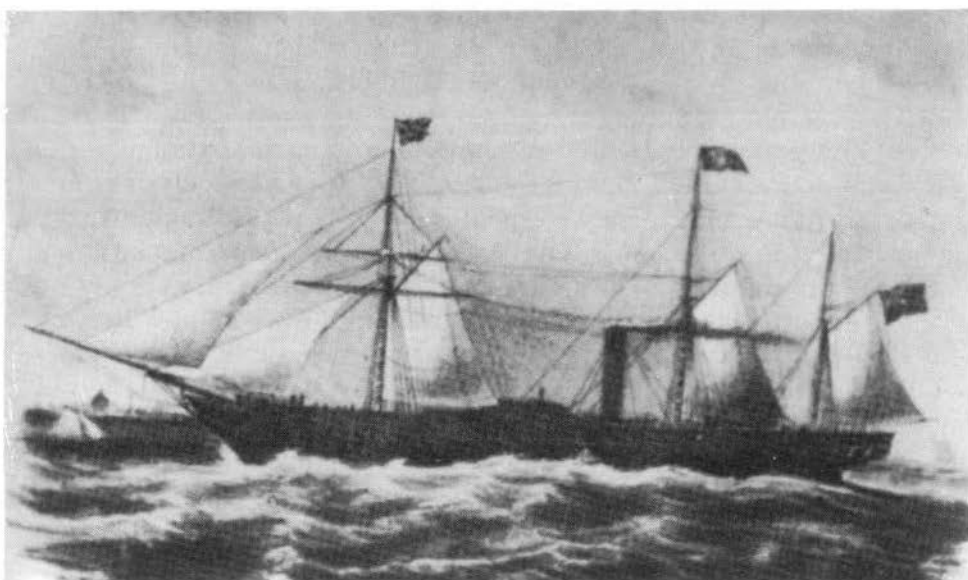
II cannoni da 32 libbre F.L.

Già appartenente alla «Cunard Line» con lo stesso nome, dal 4 gennaio 1845 al 31 dicembre 1853 fu adibito al servizio passeggeri e merci fra Liverpool e New York. Noleggiato nel marzo 1854 all'Ammiragliato inglese per la spedizione in Crimea, riprese servizio per New York il 29 marzo 1856.

Fu acquistato da Agostino Bertani a Liverpool nel luglio 1860 per £ 600.000 per la Marina dittatoriale siciliana, arrivando a Genova in agosto, sotto bandiera inglese.

Il 28 settembre 1860 dette fondo a Napoli, proveniente da Palermo con truppe garibaldine e il 2 novembre lasciò Genova diretta a Napoli, ove imbarcò prigionieri borbonici, trasportandoli a Ponza. Il 27 ottobre lasciò Napoli assieme alla "Carlo Alberto", restando al largo di Mondragone fino al 28. Il 12 novembre trasportò a Civitavecchia truppe svizzere del disciolto esercito borbonico. Il 28 dello stesso mese si recò a Genova con 1300 volontari garibaldini. Comandato dal L.T.V. Antonino Miloro, effettuò altri trasporti di truppe garibaldine e di prigionieri borbonici fra Napoli e Genova il 13 novembre, il 4 e il 9 dicembre 1860. Il 18 dello stesso mese accompagnò a Palermo gli equipaggi siciliani del "Calatafimi" e del "Ferruccio", disarmati a Napoli, che lasciò il 24 dicembre per andare ad imbarcare altre truppe a Palermo, sbarcandole a Napoli.

Il 10 gennaio 1861 arrivò a Napoli con la Guardia Nazionale e il 27 trasportò a Mola di Gaeta viveri e materiali per la squadra di operazioni, impegnata nell'assedio di Gaeta. Il 1° febbraio 1861 arrivò a Napoli con prigionieri borbonici e truppe della brigata «Pisa». Già entrato a far parte del naviglio da guerra del Regno di Sardegna il 17 novembre 1860, fu iscritto



Il "CAMBRIA" nella sua versione originale
con i colori della «Cunard Line».

nei quadri del naviglio militare del Regno d'Italia il 17 marzo 1861, classificato trasporto di 1° ordine a ruote, ancora al comando del L.T.V. Miloro.

Il 17 luglio 1861 fu rimorchiato a La Spezia dalla pirofregata "Fieramosca".

Dopo essere rimasto per vari anni in disarmo a Genova, il 9 settembre 1870 fu riarmato e aggregato alla squadra del C.A. Evaristo del Carretto, adibito al trasporto del carbone.

Dopo la resa di Civitavecchia, avvenuta il 15 settembre 1870, imbarcò per Genova truppe svizzere del disciolto esercito pontificio.

Il 13 maggio 1871 rimorchiò da Genova a La Spezia la pirofregata "Maria Adelaide". Il 27 luglio dello stesso anno prestò soccorso alla fregata nord americana "Warrior", investita sulle secche di Vada, riuscendo il 29 a disincagliarla e a rimorchiarla a La Spezia.

Un mese dopo ancorò a Spotorno per aiutare il varo di un legno mercantile, che poi rimorchiò a Genova.

Il 7 ottobre 1871 soccorse la goletta "Adelina" in pericolo a Punta Cervo. Il 16 dello stesso mese prestò aiuto al piroscalo "Catania" della N.G.I. con la macchina in avaria al largo di Portoferraio e lo rimorchiò a Livorno.

Il 22 febbraio 1872, al comando del L.T.V. Francesco Ramaroni, lasciò La Spezia diretta a Grao de Valencia per caricarvi le carrozze e altro materiale dell'ex re di Spagna Amedeo di Savoia.

Tornato in disarmo nella darsena di Genova, fu radiato dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 31 marzo 1875, n. 2423.

Pirotrasporto "FERRUCCIO"

Varato in Inghilterra nel 1856

Dislocamento: 270 tonn. Stazza 95 tonn. di registro nette

Scafo in ferro m. 32,60 × 7,40

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina Watt a cilindri oscillanti 90 cav. nom.

Una caldaia tubolare a ritorno di fiamma

Propulsione a elica

Armamento: II cannoni da 5½ libbre B.R.

Già denominato "Badger", fu acquistato nel giugno 1860 per £ 161.000 da Agostino Bertani per conto della Marina siciliana.

Partito da Londra il 26 giugno 1860, arrivò a Genova il 15 luglio, al comando del cap. Narracot, recandosi a Palermo il 3 agosto.

Nell'ottobre 1860 si trovava a Palermo, al comando del L.T.V. Francesco Zonza. Il 17 novembre 1860 entrò a far parte della Marina sarda e il 28 novembre arrivò a Napoli da Palermo, con truppe garibaldine al comando del L.T.V. Edoardo Rap.

Di ritorno da Mola di Gaeta, fu disarmato a Napoli il 15 dicembre 1860. Il 17 marzo 1861 entrò a far parte della Marina da guerra del Regno d'Italia, classificato trasporto di 2° ordine a elica.

In armamento dal 4 ottobre 1861, il 9 e il 17 ottobre lasciò Napoli con truppe per Palermo, restando quindi a Napoli in servizio di vigilanza nel golfo. Il 18 dicembre 1861 entrò in bacino a Napoli, uscendone il 10 gennaio 1862. In armamento dal 15 gennaio, al comando del 1° pilota Aniello Astarita, lasciò Napoli il 24 gennaio, diretto a Messina per la posa del cavo sottomarino nello Stretto, rientrando a Messina il 18 febbraio, per prestare servizio di vigilanza foranea lungo la costa meridionale dell'isola.

Partito da Messina il 4 luglio, sostò a Pizzo, a Paola e rientrò a Napoli il 7, per disarmare il 16 luglio 1863.

Tornato in armamento il 1° settembre adibito a nave scuola alunni marinai con D.M. 20 settembre 1863 n. 233, fu nuovamente disarmato il 1° novembre 1863.

Tornato in armamento il 15 gennaio 1864, al comando del 1° pilota Federico Todisco, lasciò Napoli il 1° marzo 1864 per una breve campagna d'istruzione nel golfo di Napoli, con gli alunni della scuola preparatoria di Marina. Tornato a Napoli il 30 agosto, partì nuovamente il 7 ottobre, al comando del 1° pilota Gennaro Chierchia, per un'altra campagna d'istruzione nel golfo, ultimata il 12 dello stesso mese.

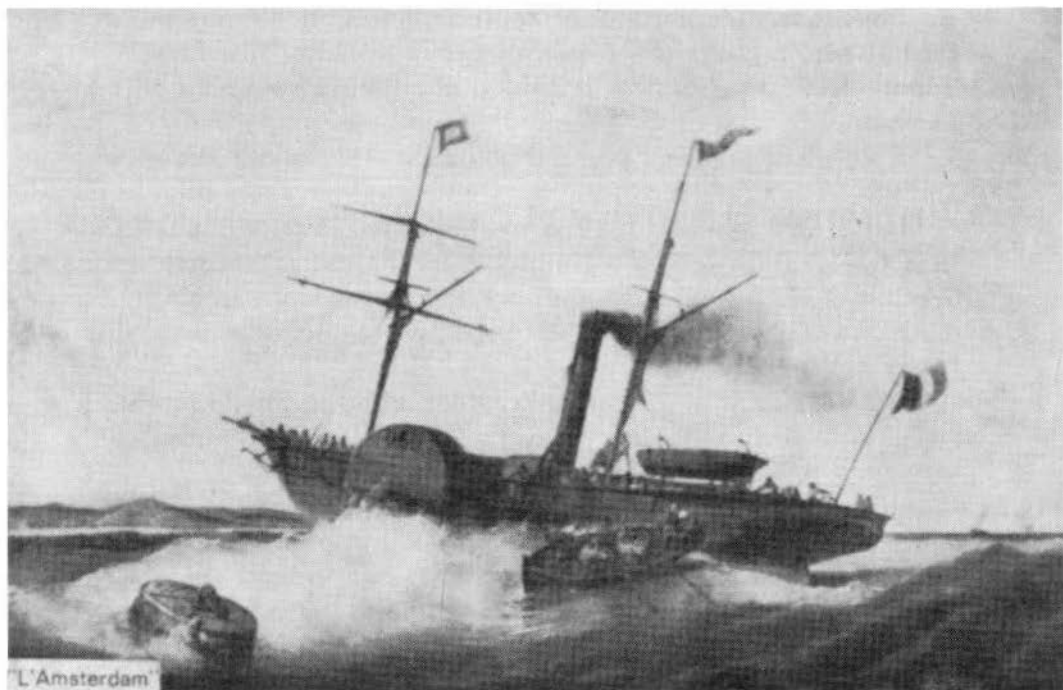
Dopo aver trasportato detenuti a Ponza, il 19 novembre 1864 si recò a Gaeta con materiali per la squadra, rientrando a Napoli il 20, per ripartire il 25 con altri detenuti per Ponza e Ventotene.

Il 28 dicembre ne riprese il comando il 1° pilota Federico Todisco.

Dal 5 all'8 gennaio 1865 si trasferì a Pozzuoli, tornando il 19 a Gaeta. Il 15 febbraio rimorchiò tre barcaccie a Torre del Greco e il 27 trasportò detenuti a Ponza, tornando a Ischia il 2 marzo, ove si trattenne fino al 6, per proseguire alla volta di Ponza e Ventotene.

Dal 15 marzo al 23 settembre 1865 effettuò altri ventidue viaggi da Napoli a Ponza e viceversa, con detenuti e truppa, disarmando il 25 settembre 1865.

Riarmato nell'ottobre 1867 per recarsi in servizio di vigilanza foranea nelle Bocche di Bonifacio, tornò a Napoli il 23 novembre, disarmando, per essere radiato dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 19 luglio 1868, n. 4512 (A.S.N. sez. Marina G.U.B. nn. 126-127).



Il "FRANKLIN" ex "Amsterdam" sotto bandiera francese.
(coll. Adam)

Pirotrasporto "FRANKLIN"

Varato a Le Havre il 20 agosto 1838 nel cantiere Vasse
Dislocamento: 804 tonn. Stazza 233 tonn. registro nette
Scafo in legno
Un ponte di coperta
Due alberi a vele auriche e bompresso
Macchina: a bilanciere 160 cav. nom. Tre caldaie Mazeline
Propulsione a ruote a pale fisse - Un fumaio
Armamento (1860): IV cannoni da 4 libbre B.L.

Già denominato "Amsterdam" apparteneva alla «Cie Charles et Auguste Bazin» di Marsiglia, ove a fine maggio 1860 fu acquistato per £ 415.000 da Giuseppe Finzi e William de Rohan, per conto di Garibaldi.

Arrivò a Genova il 7 giugno 1860 sotto bandiera nord americana, al comando del cap. John Nevins. Il 9 giugno lasciò Cornigliano diretto a Livorno, ove imbarcò 838 uomini della colonna Malenchini. Proseguì per Cagliari, che lasciò il 16 per arrivare il 17 a Favarotta, presso Palermo, sbarcandovi i volontari. Dal 30 giugno fu poi adibito provvisoriamente ad un servizio di collegamento fra Palermo, Trapani, Marsala, Girgenti, Licata e Terranova.

Il 9 luglio, in porto a Palermo, ricevette a bordo il C.F. Amilcare Anguissola, comandante della pirofregata napoletana "Veloce", che, per suggerimento del Persano, mise a disposizione di Garibaldi. Il 21 luglio partì da Genova con 564 volontari della colonna Gobbi.

Il 15 agosto, al comando del cap. Felice Origoni, sotto scorta dell'avviso sardo "Monzambano" fino a Capo San Vito, circumnavigò la Sicilia da ponente e trasportò col "Torino" da Palermo a Giardini di Taormina altri volontari garibaldini della spedizione Pianciani, destinati in un primo tempo a sbarcare sulle coste laziali per invadere gli stati pontifici. Il 18 agosto, avendo a bordo lo stesso Garibaldi, lasciò Giardini di Taormina con il Distaccamento Sacchi dei volontari della spedizione Pianciani, sbarcandolo all'alba sulla spiaggia di Rombolo, presso Melito di Portosalvo, ove tentò invano di disincagliare il "Torino", investito in quei pressi. Il 20 ottobre 1860 era in disarmo

a Palermo, comandato dal L.T.V. Gioacchino Napoli. Il 27 ottobre si trasferì a Napoli per essere sottoposto a lavori di riparazione, tornando a Palermo il 29.

Il 17 novembre 1860 entrò a far parte della Marina da guerra del Regno di Sardegna, adibito al trasporto truppe fra Palermo, Napoli e Genova.

Disarmato a Napoli il 2 marzo 1861, il 17 dello stesso mese entrò a far parte della Marina da guerra del Regno d'Italia, classificato trasporto di 2° ordine a ruote. L'8 marzo 1861 fu nuovamente disarmato a Napoli ed essendo inutilizzabile, venne radiato nel corso del 1863.

Pirotrasporto "INDIPENDENZA"

Varato a Glasgow nel novembre 1857

Dislocamento: 640 tonn. Stazza 523,89/330,05 tonn. registro

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre

Macchina 220 cav. nom.

Propulsione a ruote

Armamento: ?

Equipaggio: 1 T.V., 4 piloti, 1 nostromo, 1 contestabile, 1 guardiano, 2 timonieri, 1 maestro stiva, 20 marinai, 10 fuochisti, 8 carbonai, 3 macchinisti, 2 alunni macchinisti, 1 maestro razione, 1 dispensiere, 1 sonnottatore, 1 maestro ascia, 1 sergente fanteria Marina, 14 soldati fanteria Marina, 7 domestici (A.S.N. sez. Marina, fascio 708)

Già denominato "Independence" apparteneva a N.T. Coleman di Liverpool e fu acquistato per £ 500.000 da Agostino Bertani, per conto della Marina dittatoriale siciliana.

Arrivò a Palermo il 10 luglio 1860, al comando del cap. Sakling, ancora sotto bandiera inglese. Ne ripartì il 19 per Milazzo, tornando a Palermo e poi a Genova, che lasciò il 17 agosto 1860, diretto nuovamente a Palermo con 480 uomini della colonna Picotti. Il 22 settembre 1860 partì da Napoli, diretta a Palermo per imbarcarvi altre truppe garibaldine.

Il 4 novembre 1860, al comando del L.T.V. Domenico Ferrari, fu inviato a Mola di Gaeta, con viveri e materiali per la squadra di operazioni agli ordini del V.A. di Persano. Il 17 dello stesso mese entrò a far parte della Marina da Guerra del Regno di Sardegna.

In armamento dal 30 novembre 1860 al comando del L.T.V. Giulio Vicuna, si recò a Genova, ove imbarcò il marchese di Villamarina, il Generale della Rocca e il conte Michele Amari, che accompagnò a Napoli, ove giunse il 14 gennaio 1861. Il 18 dello stesso mese trasportò truppe e materiali a Mola di Gaeta. Il 31 gennaio 1861 imbarcò 334 soldati e 118 prigionieri borbonici e li sbarcò a Napoli. Il 17 marzo 1861 venne iscritto nel naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato trasporto di 2° ordine a ruote.



L'“INDIPENDENZA” in disarmo nella darsena di Genova.

Il 17 marzo 1861 venne iscritto nel naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato trasporto di 2° ordine a ruote.

Il 30 ottobre trasportò altre truppe da Napoli a Genova.

Il 21 gennaio 1862 fu immesso in bacino a Napoli per lavori di riparazione. Il 6 febbraio imbarcò truppe per Genova, continuando in tale servizio di trasporto fino al 7 agosto, allorché, in previsione dei moti garibaldini per Roma, trasportò a Messina truppe del 4° fanteria. Il 6 novembre venne disarmato a Genova fino al 10 agosto 1865. Tornato in armamento partì il 17 agosto per Napoli, nuovamente adibito al trasporto di truppe e materiali.

Col R.D. 3 maggio 1866 fu aggregato alla flottiglia annessa alla squadra di battaglia, al comando del L.T.V. Dionisio Liparacchi. Raggiunta la squadra a Taranto il 17 maggio, il 25 soccorse il "Messaggiere" investito sulle secche S. Giorgio.

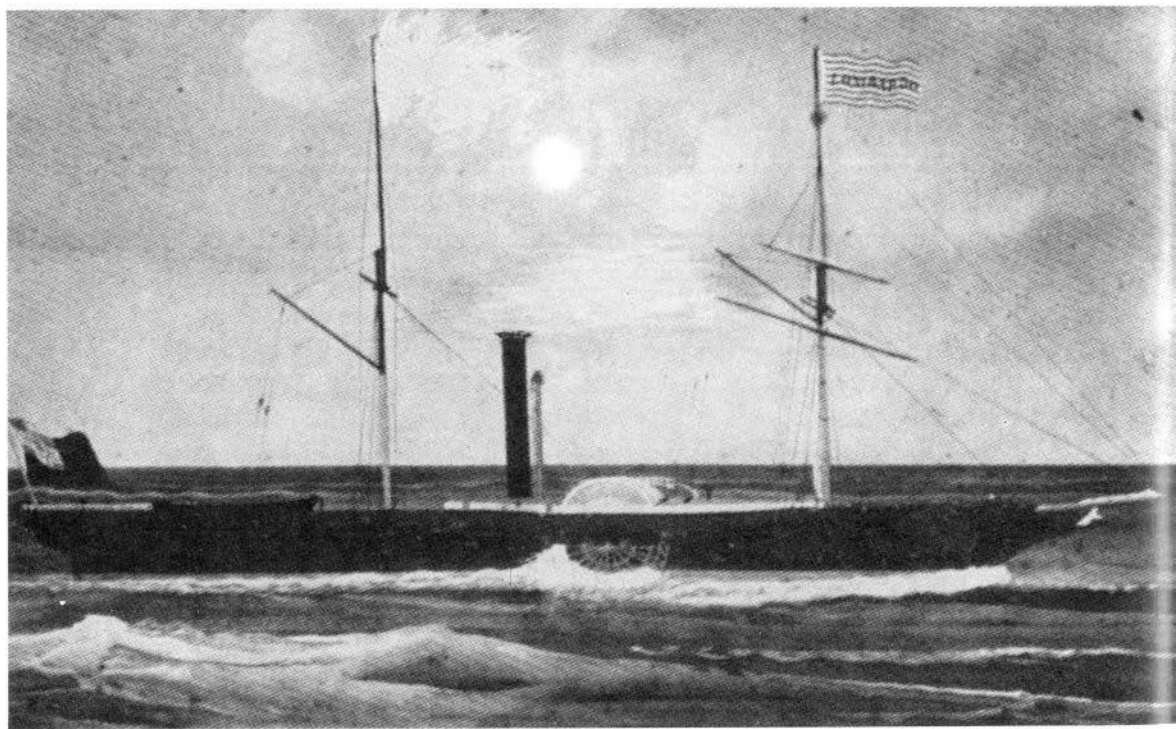
Partito da Taranto il 26 giugno, arrivò il 28 ad Ancona, adibito al servizio di perlustrazione al largo del litorale.

Il 18 luglio fu dislocato fra Lissa e lo scoglio Busi e il 20, durante lo scontro con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, veduto il segnale di avaria del "Duca di Genova" si avvicinò per prestargli soccorso, ma avvedutosi dell'incendio scoppiato sulla "Palestro", mise a mare le sue lancia e salvò sette naufraghi della nave saltata in aria. Il 21 luglio rimorchiò a Manfredonia la cannoniera "Vinzaglio" rimasta senza carbone.

Scoppiati i disordini a Palermo, il 22 settembre 1866, vi trasportò 427 bersaglieri del 20° battaglione, imbarcati a Napoli.

Nel 1867 fu messo a disposizione della Commissione fari e fanali e dal 27 giugno 1868 prestò servizio come nave idrografica essendovi imbarcato, quale capo servizio, il C.V. Tommaso Bucchia. Il 31 ottobre si recò a Trieste, sostandovi fino al 2 novembre per rilievi delle coste del golfo; il 7 novembre ancorò ad Ancona.

Partito da Napoli il 3 dicembre 1869, andò in disarmo a Genova il 1° gennaio 1870, per essere radiato dai quadri del naviglio militare col R.D. 12 luglio 1870, n. 5763.



Il "LOMBARDO" con i colori di Rubattino (1848).

Pirotrasporto "LOMBARDO"

Varato a Venezia il 1° maggio 1841

Dislocamento: 729 tonn. Stazza: 239 tonn. registro nette

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi: trinchetto a vele quadre, maestra a vele auriche, bompresso

Due macchine Maudslay & Field 220 cav. nom.

Propulsione a ruote articolate

Armamento (1860): IV cannoni da 32 libbre F.L.

Costruito per conto dell'I.R. Amministrazione dei vapori privilegiati di Milano, lasciò Livorno il 15 settembre 1841, sotto bandiera toscana, diretto a Genova. Nell'aprile 1842 fu preso a noleggio dalla Regina di Sardegna. Offerto in vendita all'asta pubblica nell'ottobre 1842 e successivamente il 28 novembre dello stesso anno, restò in disarmo fino alla seconda metà del 1845, allorché gestito dall'Amministrazione della navigazione a vapore delle Due Sicilie, fu noleggiato dal Governo francese per il trasporto di truppe in Algeria.

Offerto in vendita all'incanto il 26 febbraio 1846, venne acquistato da Raffaele Rubattino, a Trieste, il 25 maggio 1846, per £ 420.000.

Nel luglio 1849, al comando del cap. Luigi Dodero, trasportò a Civitavecchia i superstiti della legione garibaldina della Repubblica romana. Il 1° agosto 1851 inaugurò la linea postale sovvenzionata Genova, Cagliari, passando nel 1853 su quella per Tunisi.

Dal luglio al dicembre 1855 fu noleggiata dal Governo sardo per il trasporto delle truppe del Corpo di spedizione in Crimea.

Ceduto a Garibaldi dall'amministratore G.B. Fauché di Rubattino, assieme al "Piemonte", nella notte sul 5 maggio 1860 partì dal porticciolo di Quarto con i volontari della spedizione dei Mille in Sicilia. Arrivato l'11 a Marsala, vi sbarcò le truppe, nonostante la presenza della fregata borbonica "Partenope", della pirocorvetta "Stromboli" e del piroscalo noleggiato "Capri".

Restò in secca a Marsala fino all'11 luglio 1860, allorché venne recuperato da Napoleone Santocanale, con l'intervento di duecento uomini e trentadue pompe e rimorchiato a Palermo. Il 17 novembre 1860 entrò a far parte della Marina da guerra sarda e il 17 marzo 1861 di quella del Regno d'Italia, classificato trasporto a ruote. Riparato e rimesso a nuovo nell'arsenale di Palermo, ultimò i lavori nell'agosto 1861.

Il 28 luglio 1862 arrivò a Genova, proveniente da Palermo con truppe. Disarmato a fine 1862, tornò in armamento il 5 marzo 1863 al comando del L.T.V. Luigi Matteo Civita. Il 21 marzo lasciò Genova diretto a Trapani e a Girgenti, ove imbarcò reclute, tornando a Genova il 28 marzo. Il 1° aprile lasciò Genova per rimorchiare a La Spezia un cavafondo, proseguendo per Napoli il 3 e Palermo l'8. Imbarcatovi truppe, partì il 10 diretto a Livorno, ove dette fondo il 12, tornando a Napoli il 14. Lasciato quest'ultimo porto il 21 aprile con truppe per Genova, partì il 28 destinato di stazione ad Ancona. Causa maltempo fu costretto a poggiare il 29 a Portoferraio e arrivò a destinazione il 31. Tornato a Napoli, partì il 5 maggio per Messina, rimorchiando una draga; da Messina proseguì per Bari il 19 maggio, rimorchiò a Trani un altro cavafondo, si recò quindi alle isole Tremiti con detenuti, rientrando ad Ancona il 21 maggio.

Partito il 13 giugno per Manfredonia e Bari tornò ad Ancona con congedati; si recò quindi a Brindisi e il 6 agosto a Manfredonia, ove imbarcò detenuti per le isole Tremiti, da dove partì il 24 per Ancona. Il 14 settembre vi imbarcò il C.A. Alessandro d'Aste, che accompagnò a Ortona, Manfredonia, Barletta e Molfetta, tornando a Manfredonia il 17, proseguendo il 24 per Taranto, Reggio Calabria, Pizzo, Paola, Salerno il 29, rientrando infine ad Ancona.

Il 18 novembre trasportò altri detenuti alle Tremiti, toccando poi Trani, Manfredonia, rientrando il 16 dicembre ad Ancona, che lasciò il 18 per Termoli, facendo ritorno ad Ancona il 23.

Il 10 febbraio 1864 passò al comando del L.T.V. Giuseppe Deista e il 3 marzo partì da Ancona, con truppe per Manfredonia. Nella notte fra il 12 e il 13 marzo investì sulle secche delle isole Domino, nel gruppo delle Tremiti. Dopo sei giorni di vani tentativi di salvataggio, il 19 marzo 1864 divenne perdita totale.

Pirotrasporto "OREGON"

Varato a La Seyne nel 1852

Dislocamento: 188 tonn. Stazza 105 tonn. registro nette

Scafo in ferro m. $38,44 \times 6,30$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Due macchine a bilanciere 80 cav. nom.

Una caldaia tubolare a ritorno di fiamma

Propulsione a ruote fisse

Armamento (1860): II obici da 12 libbre B.L.

II cannoni da $5\frac{1}{2}$ libbre B.R.

Già denominato "Belzunce" apparteneva alla «Cie Fraissinet» di Marsiglia, ove a fine maggio 1860, fu acquistato per £ 250.000 da Finzi e William de Rohan per conto di Garibaldi.

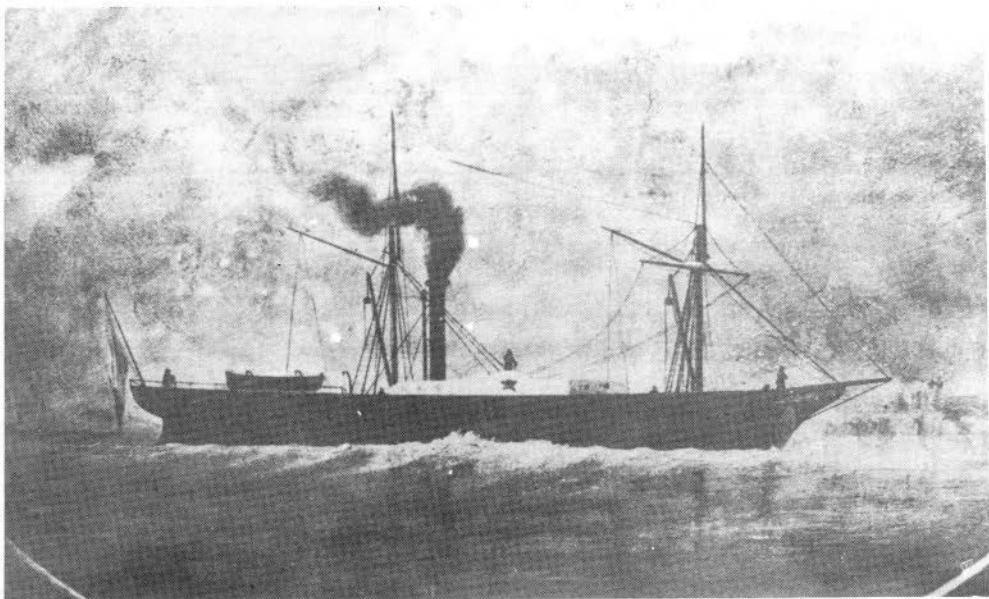
Arrivò a Genova il 7 giugno 1860, sotto bandiera nord americana, al comando del cap. John West. Lasciò Cornigliano il 10 giugno 1860 con circa 600 volontari della spedizione Giacomo Medici. Durante la manovra di partenza fu investito dal "Washington" riportando lievi danni a prora.

Arrivato l'11 a Cagliari vi attese ordini di Garibaldi, che furono portati dall'avviso sardo "Authion" e il 16 lasciò quel porto, diretto in Sicilia, ove il 17 dette fondo in rada a Castellammare del Golfo sbarcandovi le truppe. Il 1° luglio tornò a Genova da dove partì il 7 con circa 400 uomini condotti dal Siccoli. Il 21 luglio arrivò a Palermo con altri 809 volontari toscani e lombardi. Il 9 agosto, dopo aver imbarcato le truppe garibaldine a Punta Faro, tentò invano di sbarcarle a Fiumara Alta, in Calabria, ma l'azione fu ostacolata dal fuoco delle batterie della Cittadella di Messina, ancora in possesso dei borbonici.

Il 15 settembre 1860 lasciò Napoli diretta a Santa Eufemia per imbarcarvi volontari garibaldini diretti a Napoli.

A fine ottobre 1860 era a Palermo, comandato dal L.T.V. Giorgio Strina e il 27 arrivò a Napoli.

Il 17 novembre 1860 entrò a far parte della Marina da guerra sarda. Nel novembre e dicembre 1860 effettuò altri trasporti di truppe garibaldine fra Palermo e Napoli. Il 2 marzo 1861, al comando del 1° pilota Gennaro Chierchia, rimorchiò il "Benvenuto" a Messina, con carbone fossile per la squadra del



L'OREGON" ex "Belzunce"
(coll. Adam)

V.A. Persano, impegnata nell'assedio di quella Cittadella, tornando a Napoli il 6 con prigionieri borbonici. Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato trasporto di 2° ordine a ruote.

Effettuò altri trasporti di truppa fra Genova e Napoli il 23 luglio, il 31 luglio e il 12 settembre 1861. Nel 1862, in previsione dei moti garibaldini per Roma, il 3 e il 7 agosto trasportò a Palermo truppe del 21° e del 3° fanteria.

Destinato quindi alla posa di cavi sottomarini, venne disarmato per lavori a Napoli, il 25 dicembre 1862.

Riarmato il 1° gennaio 1863, al comando del 1° pilota Federico Cafiero, lasciò Brindisi diretto a Messina. Per forza di tempo fu costretto a rientrare in porto, arrivando a Messina soltanto il 6. Ripartì il 9 per trasportare la Commissione di leva a Lipari, tornando a Messina il 10 per ripartire il 14 con detenuti, diretto a Lipari. Rientrato a Napoli, disarmò il 21 gennaio 1863. Tornato in armamento il 1° giugno 1863, partì il 12 per Messina, ove si trattenne fino al 15, proseguì quindi per Brindisi, Otranto e Valona, tornando a Brindisi il 10 luglio. Dopo aver effettuato la posa del cavo sottomarino fra Otranto e Punta Linguetta, rientrò a Brindisi il 27 luglio, partendo il 6 agosto per Messina, ove si trattenne fino al 24. Recatosi a Cagliari il 27, proseguì il 3 settembre per Bastia e quindi fu adibito alla posa del cavo sottomarino fra Portoferraio e Piombino fino al 20 settembre 1863.

Trasferitosi a La Maddalena il 30 settembre, partì il 10 ottobre per Genova, che lasciò il 18 diretta a Portoferraio, diretta a Napoli, ove dette fondo il 20 ottobre, disarmando il 16 dicembre 1863.

Rimase a Napoli fino al 24 novembre 1864 in servizio di uso locale, con brevi missioni di rimorchio a Procida il 27 ottobre e a Baia il 3 e il 7 novembre. Il 24 novembre 1864, al comando del 1° pilota Carmine Carcatella, si recò a Gaeta per imbarcarvi servi di pena, che trasportò a Ponza rientrando a Napoli il 7 dicembre, dopo aver poggiato a Ischia dal 4 dicembre per avarie in macchina, per la riparazione della quale andò in disarmo a Napoli il 10.

Riarmato il 28 dicembre 1864, al comando del 1° pilota Gaetano Visco, partì da Napoli il 30 gennaio 1865, diretto a Messina ove dette fondo il 1° febbraio. Imbarcatovi il cavo elettrico lasciò Messina il 6 marzo diretto a Trapani. Costretto

dal maltempo poggìò il 7 a Milazzo, partendo il 14 per Palermo, ove sostò fino al 21 per effettuare alcuni lavori in macchina, raggiungendo Trapani il 23.

Si trattenne nelle acque delle isole Egadi fino al 2 giugno, effettuando lavori al cavo sottomarino fra Trapani, Favignana, Levanzo e Marettimo. Il 2 giugno lasciò Trapani diretta a Cagliari, ove stazionò fino al 1° luglio, recandosi quindi a Carloforte per la manutenzione del cavo sottomarino a San Pietro, S. Antioco e nel lazzaretto di S. Bartolomeo. Il 18 luglio lasciò Cagliari diretto a Portoferraio, ove sostò fino al 23, proseguendo quindi per Tolone per imbarcarvi del nuovo cavo elettrico sottomarino. Partito da Tolone il 31 luglio, sostò a Portolongone, Piombino, Portoferraio, Golfo Aranci dall'8 al 10 agosto e a Cagliari, ove sbarcò il cavo imbarcato a Tolone. Lasciò Cagliari il 13 agosto per Trapani il 15, Marsala il 19. Si trattenne in quelle acque fino al 17 settembre per la manutenzione del cavo sottomarino a Favignana, Marettimo e Levanzo. Il 4 settembre lasciò Trapani per Cagliari, vi imbarcò altro cavo sottomarino nuovo e partì il 10 per Portoferraio e Piombino trattenendosi in quelle acque fino al 17 ottobre.

Partito da Livorno il 13 novembre fece scalo a Porto Ercole dal 14 al 17, proseguendo per Gaeta e per Napoli, dando fondo a Messina il 19.

Fino al 20 dicembre fu impegnato nella posa di altro cavo sottomarino nuovo a Favignana e Levanzo e infine rientrò a Napoli il 26 dicembre 1865.

Partito il 23 gennaio 1866 per Messina, vi sostò fino al 31, tornando quindi a Napoli, ove andò in bacino il 1° febbraio, uscendone il 15 marzo e restando in darsena a Napoli per altri lavori di manutenzione delle macchine fino al 23 maggio. Lasciata Napoli, si recò a Trapani, sostandovi dal 26 maggio al 25 giugno, per la manutenzione del cavo sottomarino a Levanzo, Favignana e Marettimo.

Rientrato a Napoli il 28 giugno, il 30 luglio rimorchìò una ciurma a Santo Stefano, tornando a Napoli il 4 agosto 1866.

Passato al comando del 1° pilota Guglielmo Cafiero, il 18 agosto si recò a Messina per imbarcarvi il prefetto e il comandante della divisione navale e trasportarli a Napoli il 20. Il 23 lasciò nuovamente Napoli, diretta a Messina, ove restò fino al 27 settembre per la manutenzione del cavo sottomarino fra Ganzirri e Punta Pellarò.

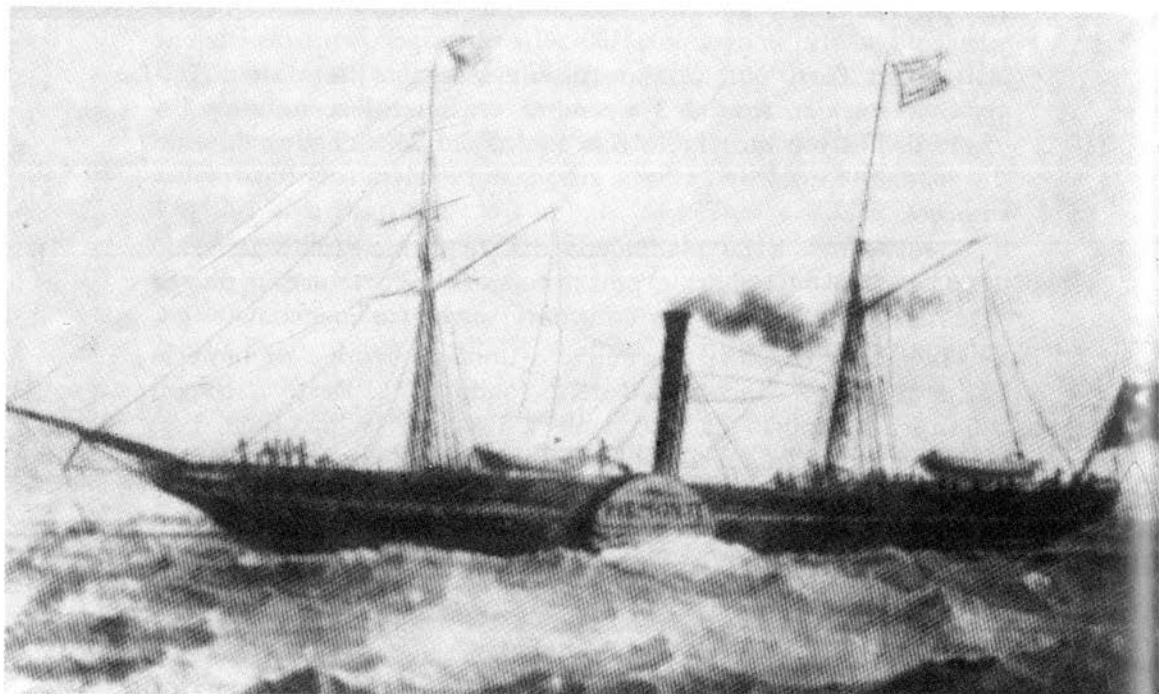
Il 29 settembre partì per Trapani e Marsala, trattenendosi nelle acque delle isole Egadi fino all'8 ottobre, per la manutenzione del cavo sottomarino. Lasciata Trapani, si trasferì a Palermo e quindi rientrò a Napoli il 12 ottobre, restandovi adibito al trasporto di materiali vari per Livorno e per Genova ed a servizi di uso locale.

Stazionario a Napoli fino al 18 luglio 1868, si recò a Palermo per imbarcare del cavo sottomarino nuovo, tornando a Trapani, ove si trattene fino al 30 settembre, per la manutenzione del cavo a Torre Nubia, Marettimo e Marsala. Rientrato a Trapani, vi stazionò fino al 3 dicembre, trasferendosi quindi a Cagliari il 5, a Carloforte e a San Pietro dal 21 dicembre 1868 al 28 gennaio 1869, per la posa e la manutenzione del cavo sottomarino.

Trasferitosi a La Maddalena dal 28 gennaio all'8 febbraio 1869, rientrò a Cagliari e poi si trasferì a Portoferraio dal 10 febbraio al 19 marzo, per effettuarvi lavori in macchina.

Inviato a Gaeta, il 21 marzo v'imbarcò truppe di fanteria che trasportò a Napoli, ove dette fondo il 26. Restò a Napoli adibito a trasporto di uso locale a Procida, Ischia, Baia, Pozzuoli e Castellammare di Stabia, fino al 16 luglio 1869, allorché passò in disarmo. (A.S.N. Sezione Marina G.U.B. nn. 189 a 194).

Venne radiato dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 13 novembre 1870 n. 6091.



Il "PIEMONTE" con i colori di Rubattino.

Pirotrasporto "PIEMONTE"

Varato nei cantieri della Clyde a Newcastle nel gennaio 1852
Dislocamento: ? Stazza 181 tonn. registro nette
Scafo in legno m. $50,27 \times 7,10$
Due alberi a vele quadre e bompresso
Macchina a cilindri oscillanti 140 cav. nom.
Propulsione a ruote
Armamento: ?

Già appartenente all'armatore genovese Raffaele Rubattino, arrivò a Genova il 15 febbraio 1852, iniziando il suo servizio per Napoli il 13 marzo al comando del cap. Agostino Tortello, passando in seguito sulla linea postale sovvenzionata Genova, Cagliari, Tunisi.

Ceduto a Garibaldi dall'amministratore G.B. Fauchè di Rubattino assieme al "Lombardo", partì dal porticciolo di Quarto nella notte sul 5 maggio 1860 con i volontari della spedizione dei Mille in Sicilia. Il 7 sostò a Talamone e l'11 arrivò a Marsala, ove, sbarcate le truppe, fu danneggiato dal fuoco della fregata "Partenope" e della pirocorvetta "Stromboli" della Real Marina borbonica.

Preso a rimorchio da quest'ultima, venne trasportato a Napoli, ove restò inutilizzato nella darsena militare.

Il 17 marzo 1861, nonostante fosse ormai un rottame, fu iscritto nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato trasporto di 2° ordine a ruote.

Essendo del tutto inservibile fu radiato nello stesso anno.

Il suo scafo risulta offerto in vendita all'asta pubblica per demolizione, a Napoli, il 16 settembre 1865.



Il "PLEBISCITO" in disarmo nella darsena di Napoli.
(coll. de Rossi)

Pirotrasporto "PLEBISCITO"

Varato a Greenock il 1° gennaio 1857

Dislocamento: 807 tonn. Stazza 701 tonn. registro

Scafo in ferro (233' × 26') m. 67,61 × 7,96

Un ponte di coperta - Prora diritta

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana

Macchina Napier 450 cav. nom.

Propulsione a ruote - Un fumaiolo

Armamento: II cannoni da 5½ libbre B.R.

Già denominato "Panther", apparteneva alla «Burns & Mc Iver SS. Co.» e fu acquistato nel giugno 1860 da Agostino Bertani per Fcs. 460.000 per conto di Garibaldi.

Proveniente da Londra, arrivò a Genova il 19 luglio 1860 al comando del cap. John Carter. Ne ripartì il 19 agosto per Palermo, ancora sotto bandiera inglese.

Il 20 settembre 1860 lasciò Napoli diretto a Santo Stefano con 30 guardie nazionali e 38 bersaglieri.

Il 27 ottobre 1860 arrivò a Napoli proveniente da Messina con truppe, ancora sotto il nome di "Panther".

Il 17 novembre 1860 entrò a far parte della Marina da guerra sarda, ribattezzato "Plebiscito". Arrivato a Palermo il 29 novembre 1860, vi rimase in riparazione, tornando a Napoli il 21 dicembre con 13 ufficiali e 485 sottufficiali e comuni del C.R.E. e fanteria Marina.

Il 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato trasporto di 2° ordine a ruote.

Il 25 giugno 1862, lasciò Cagliari con truppe per Napoli. Il 12 luglio dello stesso anno trasportò da Napoli a Genova gli allievi della R. Scuola di Marina destinati a imbarcare sulla fregata "Euridice" per una campagna d'istruzione.

Al comando del L.T.V. Luigi Bassi partì da Napoli il 21 gennaio 1863, diretto a Girgenti per imbarcarvi reclute destinate a Livorno e a Genova. Causa maltempo, fu costretto a poggiare a Messina, da dove proseguì il 22 per Girgenti, tornando a Genova il 1° febbraio.

Partito il 21, rimorchiando l'"Intrepido", arrivò il 23 a Napoli, proseguendo per Catania, Augusta il 1° marzo, Messina il 2, tornando a Napoli il 4 marzo 1863. Partito il 23 con truppe

per Trapani, arrivò il 25, proseguendo il 27 per Girgenti, rientrando il 30 a Livorno e il giorno seguente a Genova, che lasciò il 2 aprile per Palermo da dove partì il 9 con altre truppe per Livorno e Genova, ove dette fondo il 16. Vi rimase fino al 19 per trasportare truppe a Cagliari. Partito da questo porto il 23, fu costretto a poggiare a Porto Conte per forza di tempo e di mare, proseguendo il 25 per Porto Torres rientrando infine a Genova il 26.

Partito il 5 maggio con truppe per Livorno, Napoli e Palermo, vi sostò dal 14 al 16, per far ritorno a Livorno il 18 e a Genova il 20. Dopo quattro giorni prese di nuovo il mare, diretto a Napoli, ma a causa di maltempo fu costretto a poggiare a Livorno, da dove proseguì il 28. Si recò quindi con detenuti a Palermo che lasciò il 3 giugno, al comando del L.T.V. Antonino Miloro, con detenuti, che sbarcò a Granatello di Portici. Il 14 luglio partì da Napoli diretto a Genova con gli allievi della R. Scuola di Marina. Il 1° agosto lasciò Genova diretto a Portoferraio e a Napoli, ove si fermò fino al 20 agosto, per rientrare a Genova il 24. Il 1° settembre imbarcò altre truppe per Napoli, da dove proseguì il 18 per Pizzo, tornando a Napoli con detenuti e infine rientrò a Genova il 24. Recatosi a Livorno, partì il 2 ottobre per Portoferraio e l'isola d'Elba, tornando il 6 a Livorno e il 7 a Genova. Passata al comando del L.T.V. Luigi Bassi, lasciò Genova il 12 ottobre diretto a Napoli, da dove tornò a Genova il 6 dicembre. Dopo tre giorni imbarcò altre truppe per Napoli, facendo ritorno a Genova il 18. Effettuò un altro viaggio a Napoli dal 10 al 16 gennaio 1864. Sostò in porto a Napoli fino al 4 marzo, si recò a Messina, tornò a Napoli il 9 per ripartire nello stesso giorno alla volta di Messina, Manfredonia e Ancona, ove dette fondo il 15.

Dopo aver trasportato detenuti alle isole Tremiti, il 31 marzo lasciò Ancona per Barletta, Bari, Brindisi, Messina, facendo ritorno a Napoli il 15, per disarmare il 21 aprile 1864.

Cambiate le macchine e le caldaie, fu riarmato il 23 marzo 1870, al comando del C.F. Guglielmo Cafiero, a disposizione del principe Umberto di Savoia Carignano, col quale si recò in Inghilterra durante l'estate 1870.

Il 22 luglio 1870 fu aggregato alla squadra del C.A. Evaresto del Carretto, adibito al servizio di vigilanza foranea lungo la costa laziale, al comando del L.T.V. Vincenzo Foscolo.

Dopo la resa di Civitavecchia, il 27 settembre 1870, trasportò a Genova reparti svizzeri del disciolto esercito pontificio.

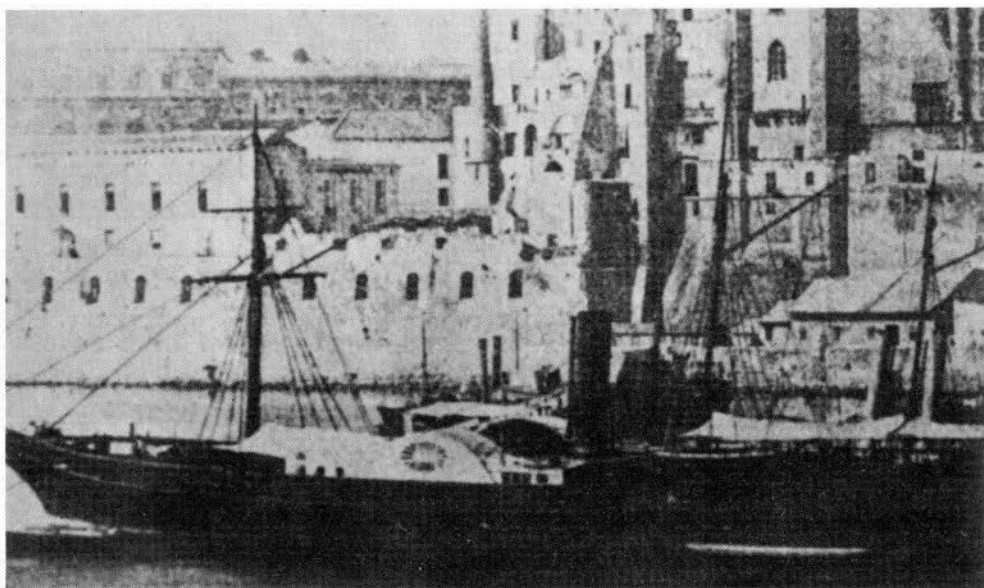
Dal 15 al 20 dicembre 1870 tentò invano il disincaglio dell'avviso inglese "Psyche", investito a Capo Molino, presso Acireale.

Nel gennaio 1871 prestò soccorso alla pirofregata "Messina" investita a Torre Flavia, trasportando poi a Civitavecchia lo S.M. e l'equipaggio del "Voluturno" perdutosi nelle stesse acque, disarmando il 23 marzo 1871.

Riarmato il 15 novembre 1872, al comando del T.V. Giovanni Cafaro, ai primi di febbraio 1873 fu inviato a Grao de Valencia per imbarcarvi personale di Corte dell'ex re di Spagna Amedeo di Savoia, disarmando il 21 marzo 1873.

Ritornato in armamento il 25 agosto 1873, ai primi di settembre si recò nuovamente in Spagna con viveri e materiali per le unità della squadra dislocate nelle acque di Cartagena.

Rientrato a Napoli, disarmò il 27 settembre 1873, per essere infine radiato dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 31 marzo 1875 n. 2423.



Il "ROSOLINO PILO" ex "City of Aberdeen" a Napoli.
(coll. de Rossi)

Pirotrasporto "ROSOLINO PILO"

Varato a Greenock il 30 maggio 1835

Dislocamento: 1725 tonn. Stazza 877/552 tonn. registro

Scafo in legno m. 38,63 × 8,32

Un ponte di coperta

Tre alberi a vele auriche e bompresso

Macchina a cilindri oscillanti 250 cav. nom.

Propulsione a ruote

Armamento (1860): II cannoni da 16 libbre B.R.

Già denominato "City of Aberdeen", apparteneva alla «Aberdeen & London SS. Co.». Fu acquistato da Agostino Bertani nel giugno 1860 per £ 718.000 per la Marina dittatoriale siciliana.

Partito da Liverpool il 23 giugno 1860, arrivò a Genova il 3 luglio al comando del cap. John Scott.

Lasciò Genova nella notte dell'11 luglio, ancora sotto bandiera inglese, con 874 volontari garibaldini della colonna Strambio, che sbarcò a Palermo il 16 luglio. Imbarcatosi Garibaldi, proseguì il 18 luglio per Patti con altri 730 volontari della colonna Corte, di rinforzo alla divisione Medici impegnata a Milazzo contro i borbonici. Tornato il 26 a Palermo, partì nello stesso giorno rimorchiando un brigantino carico di garibaldini, diretto nuovamente a Milazzo che lasciò il 1° agosto per Palermo. Il 9 agosto tentò invano di sbarcare altre truppe garibaldine sulla costa calabrese a Fiumara Alta, ma l'azione non ebbe esito favorevole per la reazione delle batterie della Cittadella di Messina, ancora in mano borbonica.

Il 29 settembre 1860 lasciò Napoli per imbarcare a Milazzo un migliaio di Garibaldini che rimpatriavano dalla Sicilia: sbarcati a Napoli, tornò a Paola per imbarcarne altri 1.400. Il 4 ottobre si trasferì da Napoli ad Augusta per prendere a bordo un migliaio di prigionieri borbonici che trasportò a Ponza e a Genova, tornando a Napoli il 26 e a Palermo il 29.

Il 17 novembre 1860 entrò a far parte della Marina da guerra sarda, ribattezzato "Rosolino Pilo".

Il 16 gennaio 1861 fu inviata a Mola di Gaeta, rimorchiando una tartana carica di munizioni per la squadra di operazioni dell'V.A. Persano, rientrando a Napoli il 12 dello stesso mese.

Il 17 marzo 1861 fu iscritto nei quadri del naviglio militare del Regno d'Italia, classificato trasporto di 1° ordine a ruote.

In armamento dal 1° gennaio 1863, al comando del C.F. Leopoldo de Cosa, il 12 gennaio lasciò Napoli per imbarcare reclute a Paola e il 15 a Reggio Calabria da dove partì il 16 diretto a Gaeta e a La Spezia, ancorandovi il 18 gennaio. Partito il 20, si recò a Livorno, Portoferraio e Genova, ove dette fondo il 22. Vi rimase fino al 27 e poi, con truppe, tornò a Napoli il 29, partendo il 5 febbraio con altra truppa per Genova, che lasciò il 17 con materiali per Napoli.

Partito l'8 marzo con reclute per Gaeta, Livorno e Genova, vi dette fondo il 19, tornando il 3 aprile a Napoli con cannoni e il 15 a Palermo, ove imbarcò altra truppa, partendo il 18 per Livorno e il 22 per Genova, che lasciò il 25 diretto nuovamente a Palermo, che lasciò il 30 con truppa, diretto a Genova. Sorpreso da forte maltempo, fu costretto a poggiare il 1° maggio a Porto Santo Stefano, da dove proseguì per Livorno e Genova il 4.

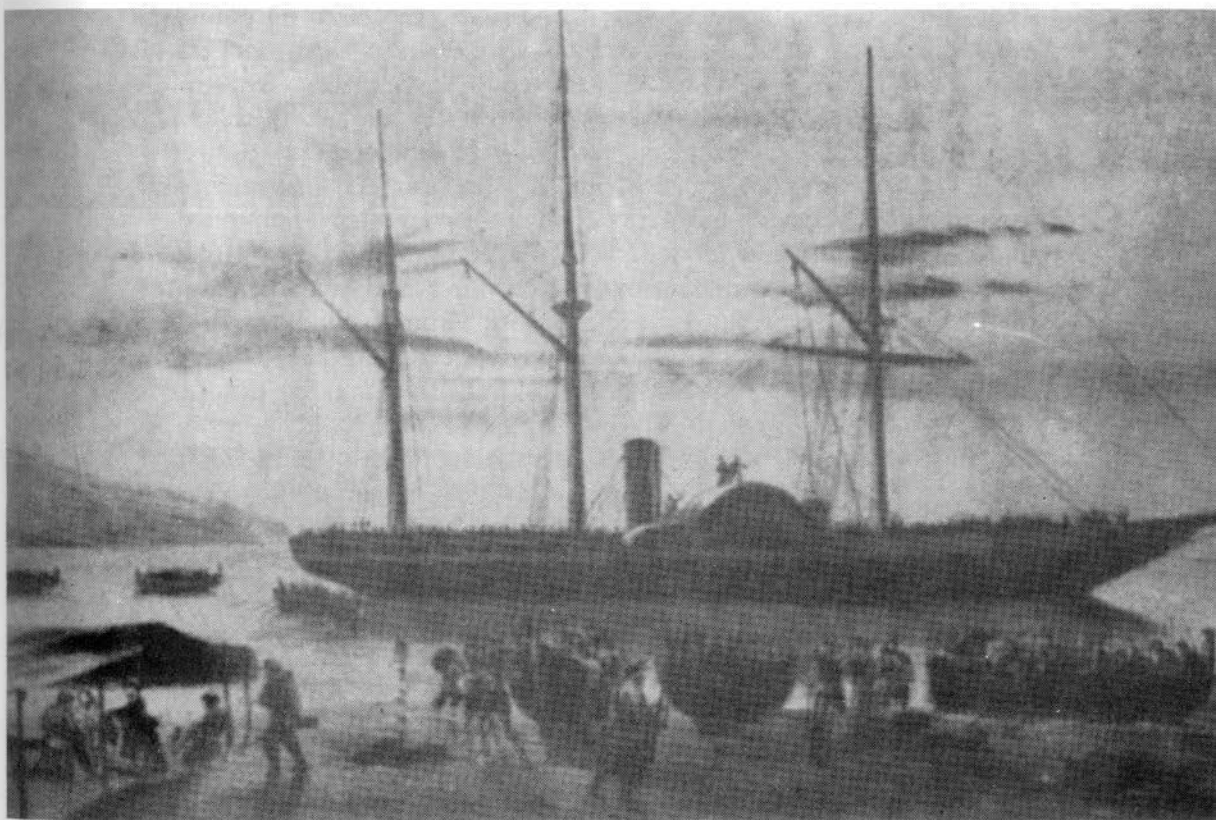
Partita il 12, poggiò nuovamente a Portoferraio per forza di tempo fino al 14 e arrivò a Napoli il 15 sera. Da Napoli il 26 giugno rimorchiò il "Conte di Cavour" a Genova, che lasciò il 2 luglio con truppa e cavalli per Cagliari, proseguendo l'8 per Palermo e facendo ritorno a Napoli il 10 luglio. Imbarcati 13 ufficiali e 370 uomini di truppa, partì il 18 per Ponza, rientrando a Napoli, che lasciò il 5 agosto con materiali per Livorno e Genova. Imbarcati 23 ufficiali e 1050 uomini di truppa partì il 15, diretto a Napoli.

Il 31 agosto imbarcò gli allievi del Collegio di Marina, ufficiali con le loro famiglie e la fanfara del reggimento Real Navi e si recò a Castellammare di Stabia per assistere al varo della "Gaeta".

Il 2 settembre 1863 fu inviato con l'"Antelope" e la "Rondine" al largo del Granatello di Portici per il disincaglio della "Governolo".

Il 5 lasciò Napoli con 22 ufficiali e 710 uomini di truppa per Gaeta, Livorno e Genova, ove sostò dall'8 al 15 settembre per far ritorno a Napoli il 18, con 24 ufficiali e 533 bersaglieri.

Passato il 30 settembre al comando del C.F. Orazio Persichetti, partì da Napoli il 5 ottobre con 26 ufficiali e 238 uomini di fanteria di Marina per Livorno e Genova, che lasciò il 16 con altra truppa e cavalli per Napoli.



Imbarco dei Garibaldini sul "City of Aberdeen" per passare lo Stretto di Messina.

Imbarcati 32 ufficiali e 609 uomini di fanteria di Marina, lasciò Napoli il 20 novembre per Livorno e Genova, da dove partì il 2 dicembre col Generale Pepe, 30 ufficiali e 832 uomini di truppa per La Spezia, Livorno e Napoli.

Passato in disarmo per effettuare lavori in macchina e cambiare le caldaie nelle officine Pattison, fu riarmato il 10 febbraio 1864 al comando del C.F. Matteo Civita, effettuando altri due viaggi con truppa da Napoli a Genova, rispettivamente il 27 febbraio e il 19 aprile e partendo da Genova il 29 aprile per Cagliari.

Rientrato a La Spezia, si recò nuovamente a Cagliari il 3 maggio, partendo il 6 per Napoli. Il 12 si trasferì a Susa, ove imbarcò 190 sudditi inglesi per Tunisi. Tornato a Napoli partì il 12 luglio per Genova, rientrando il 31 a Napoli. Trasferitosi ad Ancona vi rimase di stazione fino al 21 novembre: rientrato a Napoli, dopo aver fatto scalo a Messina, passò in disarmo il 26 dicembre 1864 (A.S.N. sezione Marina G.U.B. n. 217, 218 e 219).

Riarmato il 7 gennaio 1865, trasportò altre truppe a Genova e quindi dal 1° luglio al 30 agosto fu adibito come nave scuola allievi fuochisti a Napoli.

Il 17 settembre 1866, comandato dal L.T.V. Antonino Miloro, lasciò Napoli a rimorchio della "Tancredi" con circa 900 uomini del 52° reggimento fanteria, diretto a Palermo, ove restò fino al 20 settembre, in occasione dei moti sediziosi scoppiati in città.

Rientrato a Napoli, fu nuovamente adibito come nave scuola allievi fuochisti dal 16 novembre 1866 al 24 agosto 1867.

Passato in disarmo e ormai inservibile venne radiato dal naviglio da guerra col R.D. 16 gennaio 1868, n. 4186.

Pirotrasporto "TORINO"

Varato nei cantieri John Mare di Londra il 20 agosto 1856

Dislocamento: ? - Stazza tonn. 1847 registro nette

Scafo in ferro 265' × 38'

Un ponte a batteria scoperta

Tre alberi: trinchetto e maestra a vele quadre, mezzana a vele auriche e bompresso

Macchina Maudslay & Field 260 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento: ?

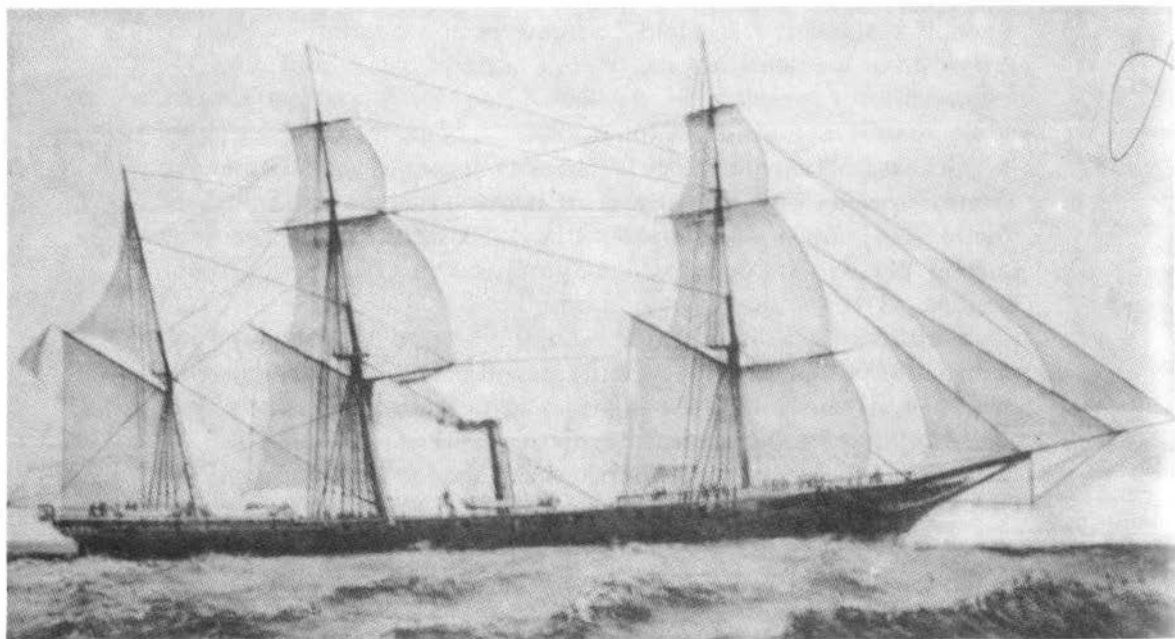
Già appartenente con lo stesso nome alla «Compagnia Transatlantica» di Genova, arrivò in quest'ultimo porto, proveniente da Londra, il 20 novembre 1856, effettuando un solo viaggio per Rio de Janeiro, con partenza da Genova, il 21 novembre, al comando del cap. Dodero.

Liquidata la «Transatlantica», il 12 maggio 1859 fu venduto per £ 375.000 al «Credito Mobiliare» di Torino, che dal novembre 1859 all'aprile 1860, lo noleggiò al Governo spagnolo, adibito come nave ospedale durante la spedizione in Marocco.

Preso a noleggio dal Governo dittatoriale siciliano, partì da Genova il 20 luglio con 1535 volontari della colonna Sacchi e arrivò a Palermo il 22 luglio 1860.

Tornato a Genova, partì nuovamente il 10 agosto 1860, al comando del cap. Andrea Dellepiane, con circa 500 uomini della brigata Eberhardt, facente parte della spedizione Pianciani, diretto in un primo tempo al Golfo Aranci e successivamente a Palermo, ove arrivò il 12 agosto. Proseguì il 15 col "Franklin" per Giardini di Taormina, circumnavigando la Sicilia da ponente, scortato fino a Capo San Vito dall'avviso "Monzambano" della Marina sarda.

Nella notte del 19 agosto 1860, dopo aver attraversato il Faro, investì sulla spiaggia di Rombolo, nei pressi di Melito di Portosalvo. Dopo vani tentativi di disincaglio da parte del "Franklin", fu abbandonato e quindi cannoneggiato dalla pirofregata napoletana "Fulminante" e dall'avviso "Aquila", che infine lo incendiarono.



Il "TORINO" con i colori della «Transatlantica».

Pirotrasporto "VITTORIA"

Varato a Londra nel ... ?

Dislocamento: 2060 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Macchina: 320 cav. nom.

Propulsione a ruote a pale fisse

Armamento (1860): II obici da 30 libbre F.L.

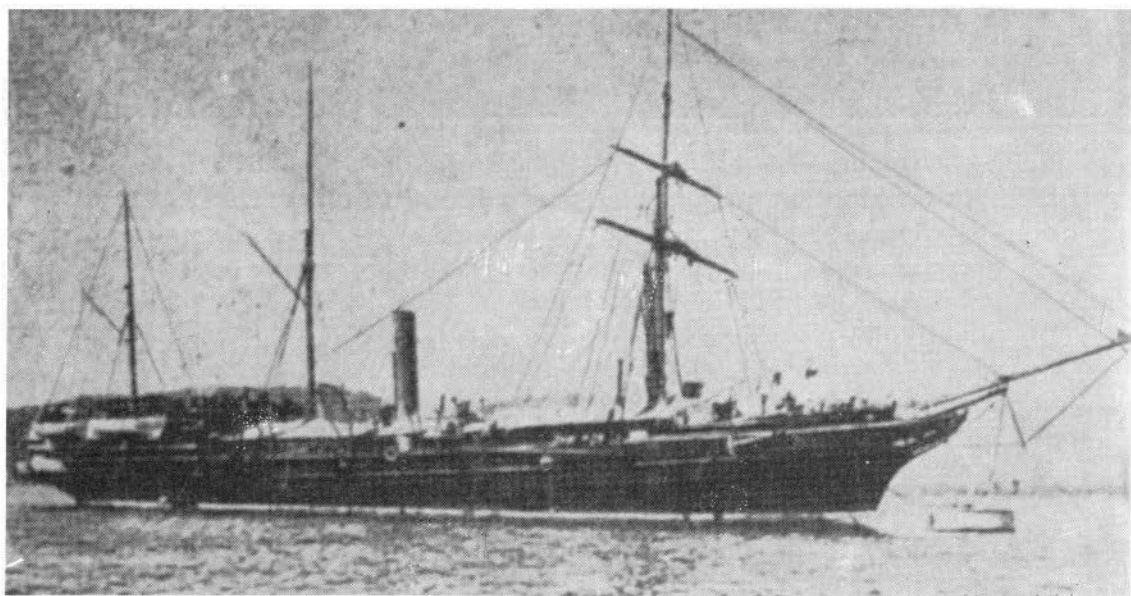
I cannone da 60 libbre F.L.

Già denominato "London", fu acquistato per Fcs. 200.000 da Agostino Bertani nel giugno 1860 e arrivò a Genova il 9 luglio.

Nell'agosto 1860 si trovava a Milazzo col "Tukery" e proteste dal mare l'azione dei volontari garibaldini contro le truppe borboniche. Il 12 settembre 1860, al comando del C.C. Luigi Civita, arrivò a Napoli con truppe garibaldine. Il quella occasione fu armato con II obici da 30 libbre F.L. prelevati dai brigantini "Intrepido" e "Zeffiro" e I cannone da 30 libbre F.L. su affusto. Il suo equipaggio era composto da: 1 T.V. comandante, 1 commissario, 1 nostromo, 1 guardiano, 8 marinai, 8 fuochisti, 5 carbonai, 1 maestro ascia, 1 calafato, 1 maestro di razione, 2 commessi viveri, 2 macchinisti, 2 alunni macchinisti.

Dopo un altro viaggio da Palermo a Napoli con truppe, il 14 settembre 1860 passò «allo sverno» a Napoli, riarmando il 24 ottobre, al comando del C.F. Baldisserotto.

Il 17 novembre 1860 entrò a far parte della Marina sarda e il 30 lasciò Napoli con viveri e materiali per la squadra dislocata a Mola di Gaeta. Effettuò altri due viaggi per Genova con truppe Garibaldine, il 4 e il 18 dicembre e il 3 gennaio 1861 fu nuovamente disarmato a Napoli, passando al comando del C.F. Marino Caracciolo e poi del C.F. Emanuele Pucci. Riarmato il 6 febbraio 1863, si trasferì a La Spezia, per servire quale nave ospedale sussidiaria, disarmando a Genova l'11 giugno 1863. Nave scuola macchinisti nel 1865, venne radiato dal naviglio da guerra col R.D. 9 maggio 1869, n. 5069.



Il "WASHINGTON" ex "Helvétie".

Pirotrasporto "WASHINGTON"

Varato a La Seyne nel 1854

Dislocamento: 1408 tonn. Stazza: 468,50 tonn. registro nette

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Tre alberi: trinchetto a vele quadre, maestra e mezzana a vele auriche e bompresso

Macchina: 340 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento (1860) IV cannoni da 4 libbre B.L.

Già denominato "Helvétie" apparteneva alle «Messageries Impériales» di Marsiglia, ove il 5 giugno 1860 fu acquistato per conto di Garibaldi dal mediatore Déonna per Fcs. 753.829 assieme alla "Franklin" e all'"Oregon". Arrivò a Genova l'8 giugno, sotto bandiera nord americana, al comando di William de Rohan. Il 10 giugno lasciò Cornigliano con 63 ufficiali e 1076 uomini della divisione Medici. Durante la manovra di uscita investì l'"Oregon" arrecandogli lievi danni a prora. Arrivato l'11 a Cagliari, ripartì il 16 diretto in Sicilia, ove il 17 sbarcò i volontari a Castellammare del Golfo.

Partito da Palermo il 23 giugno, tornò a Genova il 26 e ripartì il 3 luglio con 1240 volontari della spedizione Cosenz, 14 cannoni e 232 casse di fucili e munizioni, che sbarcò a Palermo il 6 luglio, scortato nell'ultimo tratto del viaggio dalla pirofregata "Vittorio Emanuele". Lasciò Palermo l'8 luglio per Genova, da dove ripartì il 28 luglio per Palermo. Il 13 agosto trasportò Garibaldi da Messina a Golfo Aranci e a La Maddalena, per una breve visita a Caprera, tornando il 20 a Messina con volontari della spedizione Pianciani.

Il 15 settembre 1860 arrivò a Napoli con 119 granatieri dell'11° reggimento, un battaglione di pionieri e una compagnia di artiglieri.

Il 21 settembre 1860, al comando del T.V. Gioacchino Napoli, trasportò volontari garibaldini da Napoli a Genova.

Passato il 20 ottobre al comando del T.V. Cristoforo Manzi, tornò a Napoli, ove il 9 novembre imbarcò Giuseppe Garibaldi che si recava a Caprera. Il 17 dello stesso mese entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno di Sardegna e il 17 mar-

zo 1861 di quello del Regno d'Italia, classificato trasporto di 2° ordine a elica.

Adibito al trasporto truppe fra Napoli e Genova, in particolare lasciò Napoli l'8 giugno, il 20 agosto, il 5 settembre e il 15 dicembre per Livorno e Genova.

In disarmo dall'8 febbraio 1863, venne riarmato il 25 maggio, al comando del C.F. Luigi Matteo Civita. Partito il 1° giugno da Genova con truppe per Napoli, lasciò quest'ultimo porto il 20 per rientrare a Genova il 23 con altre truppe.

Effettuò ulteriori trasporti di truppa fra Napoli e Genova partendo successivamente il 20 agosto, il 20 settembre e il 5 novembre 1863.

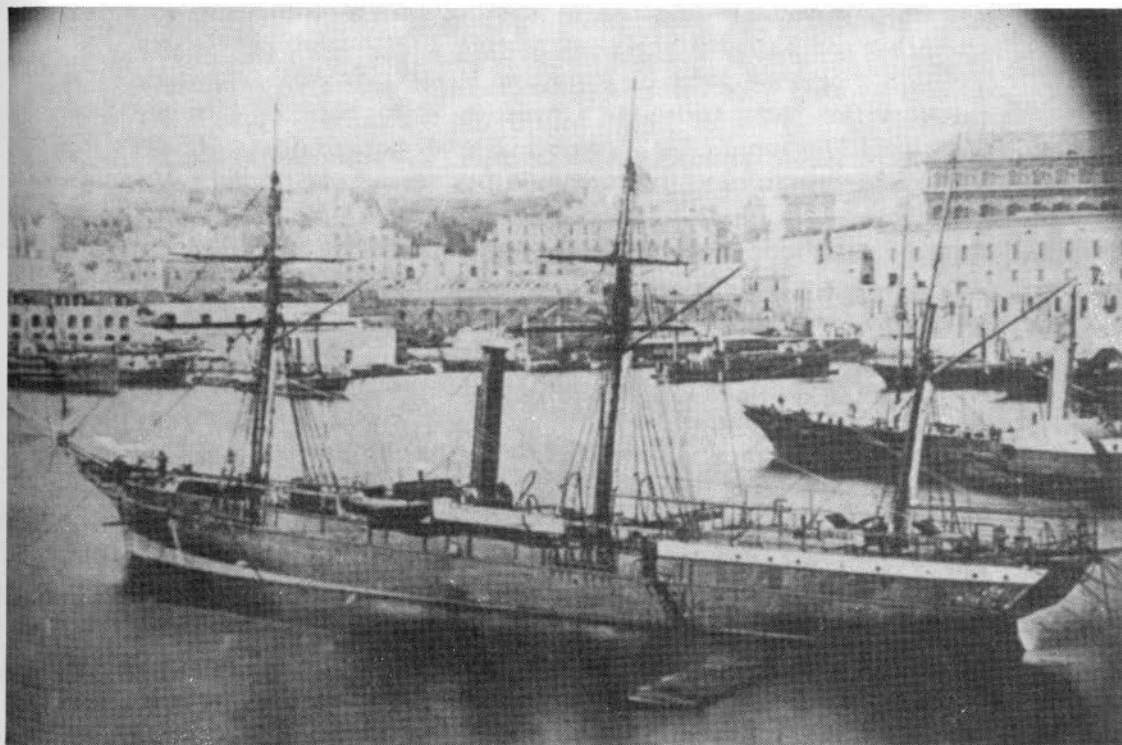
Lasciata Napoli il 18 novembre, si recò a Siracusa, tornando a Genova il 22. Passato al comando del L.T.V. Aristofane Caimi, effettuò altri due viaggi con truppe da Genova a Napoli il 1° gennaio e il 22 febbraio 1864, passando in disarmo il 27. Riarmato l'11 marzo, si recò a La Spezia, disarmando nuovamente il 20 marzo. Tornato in armamento il 3 aprile, lasciò Genova il 18 per La Spezia, tornando il 3 giugno a Genova, da dove partì il 16 per Livorno. Nuovamente in disarmo dal 1° luglio 1864, fu riarmato il 9 luglio 1865, al comando del L.T.V. Enrico Solari.

Partito il 20 da Genova per Livorno e Napoli, tornò a Genova il 28. Trasferitosi a Napoli, partì l'8 agosto al comando del L.T.V. Antonino Miloro, per rimorchiare due bette a Messina. Proseguì per Brindisi il 22 tornando a Reggio Calabria e a Napoli il 26. Partito il 29 per Genova, vi dette fondo il 31, disarmando il 2 settembre 1865.

Riarmato il 13 gennaio 1866, partì il 18 per Napoli, che lasciò il 21, diretto a Tolone, ove si trattenne fino al 6 febbraio, per fare ritorno a Genova, ove sostò dal 9 al 29. Si recò quindi a La Spezia, tornando a Genova il 23 marzo, per passare il 17 maggio a Napoli, al comando del L.T.V. Pietro Zicavo, destinato come nave ospedale al seguito della squadra di battaglia agli ordini dell'A. Persano.

Arrivato a Messina il 18 maggio e a Taranto il 19, partì il 21 per essere ad Ancona il 25. Il 18 luglio fu dislocato con l'"Indipendenza" fra Lissa e lo scoglio Busi e il 20 luglio ricuperò numerosi naufraghi del "Re d'Italia" e della "Palestro".

Il 21 rimorchiò a Manfredonia la cannoniera "Confienza" rimasta senza carbone e quindi il 22 rientrò ad Ancona, ove il



Il "WASHINGTON" ex "Helvétie" a Napoli
(coll. Aldo Fraccaroli)

2 agosto inviò a terra una sua comandata per estinguere un incendio scoppiato in arsenale. Partito il 27 agosto per Palermo con 10 ufficiali e 776 granatieri, li sbarcò il 31, tornando il 4 settembre a Livorno e il giorno seguente a Genova, che lasciò il 9 settembre per imbarcare a Livorno un battaglione del 53° reggimento fanteria, diretto a Palermo, ove tornò il 23 con 751 uomini del 38° reggimento fanteria, restando in porto fino al 26, allorchè vennero sedati i moti scoppiati in città.

Arrivato a Napoli il 27 settembre, partì il 21 ottobre per Genova.

Il 3 dicembre 1866 fu inviato a Messina in soccorso della pirocorvetta "San Giovanni" investita nello Stretto. Lasciata Messina l'11 gennaio 1867, sostò a Napoli per effettuare lavori in macchina, partendo il 30 gennaio per Messina, Brindisi e Venezia, ove dette fondo l'11 febbraio. Imbarcati i materiali destinati al padiglione italiano dell'esposizione universale di Parigi, lasciò Venezia il 15 febbraio, diretto a Villafranca, da dove fece ritorno a Genova il 2 marzo, disarmando.

Trasferitosi a La Spezia il 18 luglio 1867, fu tirato a secco a San Bartolomeo, per riparazioni, per essere varato una seconda volta il 27 febbraio 1869.

Passato al comando del L.T.V. Bernardo Berlingieri il 1° maggio 1869 e poi del L.T.V. Matteo Marchese nel gennaio 1870, il 7 agosto trasportò da Genova a La Spezia il C.A. Evaresto del Carretto, che doveva imbarcare sulla pirofregata "Roma". Aggregato alla squadra corazzata, dopo la resa di Civitavecchia, nell'ottobre 1870 trasportò un contingente di prigionieri pontifici a Ponza e a Ventotene.

A metà 1871 fu nuovamente tirato a secco sullo scalo a Livorno, per altri lavori, scendendo in mare per la terza volta il 7 luglio 1872 armato con II cannoni da 8 libbre B.L..

In disarmo durante gli anni 1873 e 1874, fu riarmato l'11 settembre 1875, come nave ospedale sussidiaria, al comando del L.T.V. Matteo Fecarotta, disarmando il 3 ottobre dello stesso anno, per tornare in armamento il 10 aprile 1876, al comando del C.F. Carlo Rossi, adibito al servizio idrografico. Partito da Genova il 25 aprile, effettuò una campagna nel Tirreno, fino alla Stretto di Messina, rientrando a La Spezia il 19 ottobre per disarmare.

Fino al 1894 effettuò diciannove campagne idrografiche.

Riarmato il 1° aprile 1877, al comando dello stesso C.F. Carlo Rossi, partì da La Spezia il 15 aprile per Messina, le isole Lipari, trattenendosi nelle acque del Basso Tirreno fino al 2

settembre. Lasciata Messina l'8 per Gallipoli, tornò a Messina il 18 settembre, per rientrare a Genova il 6 ottobre e disarmare il 16.

Riarmato il 23 marzo 1878, al comando del C.F. Giovanbattista Magnaghi, partì da La Spezia per la sua terza campagna idrografica nelle acque della Sardegna, rientrando a Genova il 5 ottobre e a La Spezia l'8 per andare in disarmo.

Tornato in armamento il 1° aprile 1879, al comando del Magnaghi, partì da La Spezia il 19 aprile, di nuovo per le acque della Sardegna settentrionale, rientrando a Genova il 6 ottobre, a La Spezia l'8 per disarmare il 16.

In armamento il 1° aprile 1880, al comando del Magnaghi, partì il 17 aprile per la quinta campagna idrografica ancora nelle acque della Sardegna, tornando a La Spezia il 10 ottobre e disarmando il 21.

Riarmato il 16 aprile 1881, sempre al comando del Magnaghi, partì il 30 aprile per la Sardegna, facendo ritorno a La Spezia l'11 settembre e disarmando il 16.

La settima campagna idrografica ebbe inizio il 16 aprile 1882 da La Spezia, per le acque della Sicilia settentrionale, ove si trattenne fino al 22 settembre, disarmando a La Spezia il 30. Riarmato il 16 aprile 1883, partì il 13 maggio da Genova per la Sardegna settentrionale, Cadice dal 12 al 15 agosto, Gibilterra dal 18 al 27 agosto, Napoli, La Spezia, disarmando il 7 ottobre.

Partito il 16 aprile 1884 per la nona campagna idrografica, sempre al comando del Magnaghi, restò nelle acque dell'arcipelago toscano fino al 2 agosto. Si recò quindi a Cianak il 21 agosto, a Vourlak nel golfo di Smirne fino al 3 settembre, nei Dardanelli fino al 20, al Pireo dal 21 al 24 settembre, a Kalamaki il 25, a Catania il 29 e il 30 settembre, facendo ritorno a Genova il 4 ottobre e a La Spezia l'11, disarmando il 16.

In armamento dal 16 giugno 1885, al comando dello stesso Magnaghi, si trattenne nelle acque liguri e dell'arcipelago toscano fino ai primi di ottobre. Quindi si recò lungo le coste laziali, nel Golfo di Napoli e in quello di Salerno fino al 6 ottobre, tornando a La Spezia il 5 dicembre per disarmare l'8.

Tornato in armamento il 21 aprile 1886 per l'undicesima campagna idrografica in Adriatico e nelle acque della laguna veneta, fino a Caorle e a Lignano, rientrò a Brindisi il 26 agosto. Ripartì il 2 settembre per il golfo di Salerno, ove si trattenne fino al 2 ottobre, per fare ritorno il 16 a La Spezia e disarmare il 21.

Riarmato il 1° maggio 1887, sempre al comando del Magnaghi, partì da Genova il 12 per le acque liguri fino a Sanremo, tornando a Genova il 30 maggio, per ripartire il 6 agosto diretto nella Sicilia settentrionale. Lasciata Siracusa il 12 settembre, restò nelle acque del golfo di Gaeta fino al 19 ottobre, tornando a La Spezia il 28 e disarmando il 4 novembre 1887.

In armamento dal 16 maggio 1888, partì da Genova il 29 per la tredicesima campagna idrografica nelle acque dell'Alto Tirreno, delle isole Pontine e del Basso Adriatico. Lasciata Brindisi il 31 agosto e Taranto il 3 settembre, si recò nel golfo di Salerno, nelle acque della Sicilia settentrionale per essere il 13 ottobre a Napoli, ove prese parte alla rivista navale in occasione del varo della corazzata "Re Umberto".

Riarmato il 16 maggio 1889, questa volta al comando del C.F. Carlo Mirabello, partì da Genova il 23 maggio per la Sicilia orientale e le acque di Malta, facendo ritorno a Messina il 22 luglio, a La Spezia il 29 e a Genova il 30 luglio, disarmando l'8 agosto.

Il 17 settembre fu inviato in soccorso del piroscafo "Assiria" della N.G.I. in avaria in macchina al largo di Porto d'Anzio e lo rimorchiò a Civitavecchia.

Riarmato il 16 maggio 1890, al comando del C.V. Angelo Biancheri, lasciò Genova il 26 per il Basso Adriatico, il canale di Sicilia, lo Stretto di Messina, il Basso Tirreno, il golfo di Salerno, le isole Pontine, rientrando a Genova il 25 settembre, a La Spezia il 28, per disarmare il 1° ottobre 1890.

In armamento dal 1° maggio 1891, al comando del C.V. Biancheri partì da Genova l'8 maggio per la Sicilia settentrionale, le isole Lipari, Ustica, Porto Empedocle, Sciacca, tornando a Palermo il 10 agosto, a La Spezia il 14, per disarmare il 18.

Riarmato il 1° giugno 1892 al comando del Biancheri, partì da Genova l'11 per la Sicilia settentrionale, le isole Egadi, Pantelleria, la Sardegna settentrionale, tornando a Genova il 7 ottobre, a La Spezia l'11, disarmando il 18.

In armamento il 1° luglio 1893, per la diciottesima campagna idrografica, al comando del C.F. Gaetano Cassanello, lasciò Genova il 6 luglio per le acque del Basso Tirreno, il golfo di Salerno, il golfo di Taranto e la Sardegna settentrionale. Rientrò a Genova il 13 ottobre, a La Spezia il 16 e disarmò il 20.

La diciannovesima ed ultima campagna idrografica, al comando del Cassanello, ebbe inizio il 1° agosto 1894 da Genova per l'arcipelago della Maddalena, il golfo di Taranto, il Basso Adriatico, il golfo di Venezia e il Basso Tirreno. A Napoli il 28 settembre, a Genova il 5 ottobre, a La Spezia il 6, andò in disarmo il 9.

Nel 1895 e 1896 restò in disarmo, per lavori di trasformazione ed essere adattato a deposito torpedini a La Spezia, riarmando il 1° luglio 1897.

Disarmato il 16 giugno 1904, fu radiato dal naviglio da guerra col R.D. 25 luglio 1904, dopo oltre 44 anni di attività.

Pirotrasporto "WEASEL"

Varato in Inghilterra nel 1856

Dislocamento: 314 tonn. Stazza 116 tonn. registro nette

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Macchina Watt a cilindri oscillanti 80 cav. nom.

Una caldaia tubolare a ritorno di fiamma

Propulsione a elica

Armamento: ?

Acquistato a Londra per £ 150.000 nel giugno 1860 da Agostino Bertani per la Marina dittatoriale siciliana, conservò il suo nome d'origine. Arrivò a Genova il 22 luglio 1860, al comando del cap. Heppel.

Ancora sotto bandiera inglese, partì da Genova il 18 agosto 1860 diretto al Golfo Aranci con circa 800 volontari della spedizione Pianciani, destinati ad invadere gli Stati pontifici e che invece furono inviati a Palermo, ove sbarcarono il 18 agosto.

Dopo aver effettuato altri trasporti di volontari garibaldini fra Genova e Palermo, nell'ottobre 1860 era in disarmo a Genova.

Il 17 novembre 1860 entrò a far parte della Marina da guerra sarda e il 17 marzo 1861 di quelle del Regno d'Italia, classificato rimorchiatore a elica. Assegnato al Dipartimento meridionale, in servizio di rimorchio a Napoli, il 20 aprile 1862 passò a disposizione della squadra di evoluzione, uscendo da Livorno il 24 aprile con ordini per la squadra in manovra al largo della Meloria, rientrando a Livorno il 26.

Dal 3 gennaio al 3 aprile 1863 fu adibito al trasporto di truppe e detenuti fra Genova, Pianosa e Portolongone. Il 26 aprile 1863 lasciò Genova diretto a La Spezia e quindi il 5 maggio per Castiglione della Pescaia. Il 7 fu costretto a pogiare a Portoferraio per avaria in macchina.

Partito il 10, arrivò a Castiglione della Pescaia nello stesso giorno, tornando a Genova il 14 e disarmando il 1° giugno 1863.

Riarmato il 14 luglio 1865, al comando del 1° pilota Carlo Segni, partì il 16 da Genova per La Spezia, proseguendo per

Porto d'Anzio il 30 e Napoli il 31. Tornato a Genova, partì il 9 dicembre per Finalborgo, con materiali, proseguendo poi per La Spezia, ove si trattenne fino al 16.

Rientrato a Genova venne in seguito adibito al trasporto materiali per La Spezia .

Nell'ottobre 1867 fu destinato nelle acque della Sardegna settentrionale, al seguito della squadra colà dislocata per impedire la partenza di Garibaldi da Caprera.

Tornato in disarmo dal 10 gennaio 1868, venne radiato dai quadri del naviglio dello Stato col R.D. 9 maggio 1869, n. 5067.

CAPITOLO V

CRONISTORIA DEL NAVIGLIO DA GUERRA
DELLA MARINA GRANDUCALE TOSCANA

(1737 - 1860)

LA MARINA MILITARE GRANDUCALE TOSCANA

La Marina militare granducale toscana, un tempo forte delle sue galere granducali e di quelle dell'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano, con la morte di Gian Gastone, l'ultimo dei Medici, avvenuta nel 1737, si ridusse a pochi legni sottili.

Passata la successione al duca Francesco Stefano di Lorena, entrato a Firenze il 20 gennaio 1737 e nominato quindi nell'aprile 1739 il Consiglio di Reggenza presieduto dal principe Marco di Craon, con editto del 10 ottobre 1748 fu disposto il disarmo anche di tutte le galere dell'Ordine di Santo Stefano e la Marina granducale fu così ridotta al nulla.

Una certa ripresa si ebbe dopo che nel 1765 salì sul trono Pietro Leopoldo di Lorena, che nel 1766 istituì un dicastero della Guerra e acquistò tre fregate: l'"Aquila" di 20 cannoni, l'"Austria" e l'"Etruria" entrambe di 36 cannoni nonché la corvetta "Rondinella" di 18 pezzi. Comandante della Marina granducale era l'inglese Thomas Smith e Ispettore Generale il cav. Carlo Ippoliti.

La fregata "Aquila" era al comando del cav. John Walker e l'"Etruria" del cav. John Edward Acton, che nel 1773 si recò a La Goletta di Tunisi e vi incendiò alcuni legni barbareschi.

Il 14 ottobre dello stesso anno, l'"Austria" al comando dello stesso Acton, catturò un legno quadro marocchino nelle acque di Capo Spartel, mentre nel giugno 1772 la "Rondinella", comandata dal cav. Tommasi, uscì in corso nelle acque della Sardegna settentrionale contro alcuni legni tunisini.

Nel 1775 l'"Austria" e l'"Etruria" parteciparono, con la squadra spagnola, agli ordini del V.A. O' Reilly, alla spedizione contro la Reggenza di Tunisi.

Il 24 settembre 1776 l'"Etruria", al comando dell'Acton, partì da Livorno per scortare fino a Gibilterra il legno quadro "Josef und Theresia" di 680 tonn., che, sotto la bandiera imperiale austriaca, al comando del C.F. Wilhelm Bolts, era diretto per un lungo viaggio in Brasile e nelle Indie orientali, a Delagoa e a Bombay.

Passato l'Acton nel 1778 al servizio del Borbone di Napoli, il granduca Pietro Leopoldo seguì una politica di assenteismo dal mare ed anche per ragioni di bilancio, mise in vendita le

tre fregate, dopo averle invano offerte al Re delle Due Sicilie, lasciando in servizio soltanto alcune lancia cannoniere.

Nulla in favore della Marina militare venne fatto dal granduca Ferdinando III, succeduto al padre nel 1790, allorché divenne imperatore d'Austria, né durante la dominazione francese.

Soltanto durante il breve periodo di sovranità di Napoleone, dall'aprile 1814 al febbraio 1815, l'isola d'Elba ebbe una propria flottiglia militare, composta dal brick "Incostante", dalla speronara "Carolina", da tre feluche ed uno sciabecco doganali, con 126 uomini di equipaggio. Questi legni accompagnarono Napoleone in terra di Francia il 27 febbraio 1815, verso i Cento Giorni prima di Waterloo.

Tornato con la Restaurazione sul trono di Toscana il granduca Ferdinando III di Lorena, al quale nel 1824 successe il figlio Leopoldo II, la Marina militare toscana ebbe in armamento soltanto alcune scorridoie ed altri legni sottili per il servizio doganale.

Nel 1846 il cantiere dei Quattro Mori di Livorno consegnò il "Giglio", che fu il primo vapore della Marina toscana, adibito dal luglio 1847 al servizio postale di Stato fra Livorno e le isole dell'arcipelago toscano.

Nel 1854 fu acquistata la goletta "Argo" e quindi nel 1859 l'altra goletta "Feritore", che probabilmente era la "Vigilante" della Marina sarda.

Nel gennaio 1859 scesero in mare a Livorno due cannoniere in legno, a elica, l'"Ardita" e la "Veloce", che, ultimato l'allestimento a Tolone, nel giugno 1859 furono inviate in Adriatico con equipaggio misto franco-sardo, al seguito della squadra francese agli ordini del V.A. Romain Desfossés.

Allontanatosi da Firenze il 27 aprile 1859 il granduca Leopoldo II, l'8 maggio fu costituito il Governo provvisorio nominando Ministro della Guerra «ad interim» l'avv. Vincenzo Malenchini, che l'11 maggio venne sostituito dal colonnello Giuseppe Niccolini e il 25 maggio da Cesare de Laugier.

Nel giugno 1859 fu decisa la costruzione di altre due cannoniere, varate a luglio 1860 a Livorno, col nome di "Curtatone" e "Palestro", presente il principe Eugenio di Savoia Carignano.

Annessa la Toscana al Regno di Sardegna col R.D. 22 marzo 1860, la Marina toscana entrò a far parte integrante di quella sarda col R.D. 6 aprile 1860 e lo S.M. e la B.F. vennero in-

corporati nello S.M. e nel C.R.E. della Marina sarda stessa nei quadri della quale furono iscritte le due cannoniere "Ardita" e "Veloce", le golette "Argo" e "Feritore", l'avviso "Giglio" e successivamente il 17 novembre 1860, anche le altre cannoniere "Curtatone" e "Palestro".

La pirocorvetta a batteria coperta "Magenta", impostata nel settembre 1859 nell'arsenale mediceo di Livorno per la Marina toscana, fu varata il 17 luglio 1862 per la Marina del Regno d'Italia.

NAVIGLIO DA GUERRA DELLA MARINA TOSCANA

ARGO	Goletta	1854 - 1863
ARDITA	Pirocannoniera	1859 - 1880
CURTATONE	Pirocannoniera	1860 - 1869
FERITORE	Goletta	1859 - 1864
GIGLIO	Avviso a ruote	1846 - 1879
LAMPO	Scorridora	1859 - 1863
PALESTRO	Pirocannoniera	1860 - 1864
VELOCE	Pirocannoniera	1859 - 1880

Pirocannoniera "ARDITA"

Varata a Livorno il 2 gennaio 1859

Dislocamento: 274 tonn.

Un ponte di coperta

? alberi ... con asta di fiocco?

Macchina: Stephenson 40 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento all'origine: II cannoni da 40 libbre F.R. di proravia
con parapetto corazzato

Costruita per conto della Marina granducale toscana, fu consegnata al Governo provvisorio costituito l'11 maggio 1859, dopo che il granduca Leopoldo II si allontanò per sempre da Firenze.

Ultimato l'allestimento, il 21 giugno 1859, con equipaggio sardo e francese, a rimorchio della "Redoutable", fu inviata in Adriatico, al seguito della divisione sarda agli ordini del C.V. Edoardo Tholosano di Valgrisanche. Dopo essersi fermata a Messina dal 22 al 25, dette fondo il 27 al largo di Antivari. Il 1° luglio si recò a Lopatizia, nell'isola Lunga e il 4 ancorò a Porto Augusto (Lussino), ove rimase di stazione fino al 22 luglio, a protezione delle truppe franco-sarde sbarcate nell'isola, che lasciò il 22 per fare ritorno a La Spezia il 4 agosto. Entrata a far parte della Marina da guerra sarda a norma del R.D. 6 aprile 1860, il 6 agosto fu inviata col "Tripoli" a incrociare nelle acque di Porto S. Stefano a Civitavecchia e il 16 settembre ad Ancona con truppe e materiali.

Al comando del L.T.V. Antonio Ansaldo il 4 novembre 1860, andò ad ancorare fra Mola di Gaeta e il Castellone, con la squadra del V.A. Persano. Adibita al servizio di vigilanza per l'osservanza del blocco di Gaeta, il 13 gennaio 1861 ancorò a Mola di Gaeta e il 18 davanti a Sperlonga, con la "Confienza", la "Veloce" e la "Vinzaglio".

Il 22 gennaio 1861 il suo comandante chiese ed ottenne di poter partecipare all'azione di fuoco contro le batterie di ponente di Gaeta.

Arresasi quest'ultima il 13 febbraio 1861, restò in porto fino al 20 febbraio e quindi rientrò a Napoli, da dove partì il 26, per raggiungere la squadra a Messina il 28, ancorando in rada

Ganzirri ove peraltro restò inoperosa fino alla resa della Cittadella, avvenuta il 12 marzo, rientrando a Napoli il 19.

Dal 17 marzo 1861 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata cannoniera di 2° ordine a elica.

Nell'aprile 1861, al comando del L.T.V. Suni, fu inviata in servizio di vigilanza nelle acque della Sicilia occidentale e settentrionale, per la repressione del contrabbando. Il 17 aprile ancorò a Trapani, nel maggio si recò a Girgenti, nel luglio a Castellammare del Golfo e, infine nel canale di Sicilia, rientrando il 20 agosto a Trapani.

Il 15 gennaio 1863 lasciò Gallipoli diretta a Napoli il 18 e a Genova, che lasciò il 20 per trasportare artiglierie a La Spezia, tornando a Genova per disarmare. In armamento il 7 maggio, partì da Genova l'8 per Napoli, Messina il 12, Brindisi il 27, Bari il 1° giugno, Argirocastro e Valona il 2, tornando a Brindisi il 5, dopo aver incontrato forte maltempo in Adriatico. Il 30 si trasferì ad Ancona, proseguendo quindi per Manfredonia, Crotone, Catania e Siracusa, ove dette fondo il 6 luglio. Rientrata a Genova, andò in disarmo il 14 novembre 1863.

Riarmata a metà novembre 1865, al comando del L.T.V. Carlo Alberto Racchia, dotata di IV cannoni da 80 libbre F.R.C., lasciò Napoli per recarsi di stazione nell'America meridionale, essendo, per il suo poco pescaggio, particolarmente adatta a risalire i fiumi Paranà, Paraguay e Uruguay.

Assieme alla pirofregata "Regina" lasciò Napoli il 9 novembre 1865, fece scalo a Cagliari dal 10 al 12, a Gibilterra dal 17 al 28 alle Canarie, arrivando a Rio de Janeiro il 6 gennaio 1866. Qui lasciò la "Regina" e proseguì da sola fino a Montevideo, ove dette fondo il 20.

Il 1° febbraio 1866 si trasferì a Buenos Aires per prendere a rimorchio il brigantino "Marinetta", trattenuto arbitrariamente dalle autorità argentine per sospetto contrabbando. Fu quindi inviata a Concepción sul fiume Uruguay, ove giunse il 28 marzo, risalì quindi a vela il rio fino a Corrientes e rientrò a Buenos Aires il 4 aprile.

Partita il 7 rimontò nuovamente il Paranà, visitando Rosario, Santa Fé il 18 aprile, San Justo, La Paz, Bellavista e il 1° maggio raggiunse Corrientes, trattenendovisi a lungo, per fare ritorno a Buenos Aires il 13 luglio.

Passata al comando del L.T.V. Gregoretti, si alternò nel servizio di stazione fra Montevideo e Buenos Aires, con frequenti

esercitazioni a Maldonado e brevi missioni rivierasche da Montevideo, lungo il Paranà e da Buenos Aires lungo il Rio de la Plata e il Rio Uruguay, durante una delle quali, il 5 settembre 1866, soccorse il piroscafo "Oriental".

Nel gennaio 1867, al comando del L.T.V. Giuseppe Manfredi, tornò a Rosario, restandovi fino a maggio per la rivolta scoppiata a Mendoza.

Ai primi di luglio 1867 lasciò Buenos Aires per risalire a vela il Rio Paranà, sostando il 3 agosto a Corrientes; il 22 si recò a Goya e quindi rimontò il Rio Paraguay fino a Curopaiti, ridiscendendo quindi fino a Rosario, ove si trattene a lungo per i torbidi scoppiati in quella provincia.

Tornata a Montevideo il 21 novembre, tentò invano il ricupero della goletta "Rosa Maria" colata a picco a Hernandaria, sul Plata.

Nel febbraio 1868 percorse lo stretto canale che dal Paranà conduce a Santa Fé. Il 12 luglio poi, al comando dello stesso Manfredi, essendo scoppiata la rivoluzione a Corrientes, lasciò Montevideo, risalendo il Paranà sino alla confluenza col Paraguay, che rimontò fino a Humaità e Angostura, ove ancorò il 30 novembre. Restò sul Paraguay e sul Paranà fino a novembre, per rientrare a Montevideo a fine mese.

Nel marzo 1869, comandata dal L.T.V. Antonio Ansaldo, partì di nuovo da Montevideo per risalire il Rio Uruguay, fino a Fray Bentos, Paysandù e Salto, facendo ritorno a Montevideo a giugno. Il 19 agosto 1869 lasciò ancora Montevideo, diretta questa volta sul Rio Paranà e il Rio Uruguay. Dopo essersi fermata a Rosario e a Corrientes, arrivò a settembre ad Asunción, che lasciò a dicembre per fare ritorno a Buenos Aires il 25 febbraio 1870, dopo aver fatto scalo a Rosario.

A settembre 1870 fu inviata di nuovo sul Paranà, tornando a Montevideo a fine dicembre.

Nel gennaio 1871 si trasferì a Buenos Aires e quindi risalì il Rio Uruguay fino a Salto, restandovi per tutto il mese di marzo; discese quindi il Rio, sostando a Paysandù e a Fray Bentos, per essere di ritorno a fine settembre a Buenos Aires, ove passò al comando del L.T.V. Libetta.

Nel dicembre 1871 si recò a San Fernando per essere alata sullo scalo ed eseguirvi radicali riparazioni. Fu pronta ai primi di maggio 1872, ma non potè tornare a Montevideo che a giugno, a causa delle acque basse sul Paranà.

Lasciò Montevideo il 18 agosto 1872 per Buenos Aires, risalendo il Rio Uruguay a vela fino a Salto, dopo aver fatto sosta a Fray Bentos e a Paysandù. Ridiscese quindi l'Uruguay e tornò a Buenos Aires a dicembre.

Dal 25 gennaio al 15 maggio 1873, sempre al comando del L.T.V. Libetta, fu di stazione a Rosario e a Colonia.

Tornata a Buenos Aires, lasciò questo porto il 15 agosto 1873 per recarsi a vela a Montevideo, ripartendo poco dopo al comando del L.T.V. Paolo Marocchetti, diretta a Buenos Aires, da dove in ottobre si recò a Fray Bentos e a Colonia. Rientrata a Montevideo l'11 febbraio 1874 ebbe ordine di rilevare la "Veloce" a Corrientes, ove giunse il 12 marzo, proseguendo poi per Asunción. Il 20 aprile ridiscese il fiume e tornò a Montevideo il 4 maggio 1874. Partita l'8 giugno a rimorchio della "Tancredi" risalì nuovamente il Rio Uruguay fino a Martin Garcia e Fray Bentos, ove giunse il 14: lasciata la "Tancredi" proseguì con i propri mezzi fino a Nueva Palmira il 24, a Martin Garcia il 25, ridiscese infine il fiume e tornò a Montevideo il 1° luglio 1874.

Nell'agosto 1874 trasportò da Montevideo a Buenos Aires il Duca di Genova, sbarcato dalla "Garibaldi". Il 24 dello stesso mese al comando del L.T.V. Filippo Cobianchi, partì da Buenos Aires, risalendo il Rio Uruguay fino a Salto, ove giunse il 25 settembre, dopo aver fatto sosta a Colonia dal 26 al 29 agosto, a Nueva Palmira dal 30 agosto al 4 settembre, a Paysandù il 24 e 25 settembre, a Salto dal 26 al 28, facendo ritorno a Buenos Aires il 6 ottobre, dopo essersi trattenuta nuovamente a Paysandù dal 29 settembre al 5 ottobre. Il 28 febbraio 1875, sostituita a Buenos Aires dalla "Veloce", fu nuovamente alata sullo scalo a S. José per altre urgenti riparazioni, che durarono fino al 13 maggio 1875.

Passata al comando del L.T.V. Gustavo Acton, lasciò Montevideo a metà agosto 1875 per recarsi a Rosario dal 20 al 24 agosto, a Paraná dal 28 al 30, a La Paz nell'Entre Rios dal 9 al 22 settembre, a Corrientes dal 5 al 15 ottobre, ad Asunción il 24 ottobre e ad Angostura il 25. Tornò quindi a Corrientes, ove rimase di stazione fino al 6 novembre; si recò quindi a La Paz l'8 e il 9 novembre, a Paraná dal 10 al 15 e raggiunse infine Rosario, ove sostò dal 17 novembre al 6 dicembre. Recatasi a S. Nicolas dal 9 al 14 dicembre, tornò a Rosario fino al 1° gen-

naio 1876, passò quindi sul Rio Uruguay, sostando a Fray Bentos dal 4 all'8 gennaio, a Paysandù dal 10 al 18 gennaio, raggiunse Salto il 19, Concordia il 28 gennaio e quindi ridiscese il fiume, fermandosi a Colonia il 2 febbraio, per fare ritorno a Montevideo il 3. Vi rimase di stazione fino al 20 aprile, trasferendosi quindi a Buenos Aires, tornò a Montevideo dal 26 giugno al 21 luglio e quindi nuovamente a Buenos Aires il 23 luglio, passando al comando del L.T.V. di Brocchetti.

Partita il 2 agosto 1876 per una nuova missione sul Paranà, toccò Colonia il 9, San Pedro il 12, Rosario dal 15 al 22, La Paz fino al 9 settembre, Corrientes dal 28 settembre al 4 ottobre. Nel ridiscendere il fiume il 14 ottobre incagliò sui bassi-fondi delle isole del Toro, raggiungendo Rosario il 17. Vi sostò fino al 4 novembre per le sommarie riparazioni e infine rientrò a Buenos Aires il 5 novembre e a Montevideo l'8.

Rimasta inattiva a Montevideo fino all'8 gennaio 1877, tornò a Buenos Aires fino al 17 febbraio e nuovamente a Montevideo il 21. Il 4 marzo partì per un'altra missione sul Rio Uruguay, fino a Paysandù, ove dette fondo l'11 marzo, restandovi sino alla fine di marzo. Si recò quindi a Fray Bentos e a Colonia, rientrando a Buenos Aires il 23 aprile. Il 26 tornò a Rosario e a Fray Bentos il 1° maggio, a Colonia il 5, per essere a Buenos Aires il 6 maggio. Partita il 23 si recò a Rosario il 26, a La Paz il 30, a S. Nicolas il 4 giugno per rientrare infine a Buenos Aires il 6 e a Montevideo il 10 giugno.

Il 5 agosto lasciò Montevideo per recarsi a Rio de Janeiro, ove il 13 fu immessa in bacino per il raddobbo e altri lavori.

Partita da Rio de Janeiro a fine settembre 1877 assieme alla "Governolo", dopo aver fatto sosta a Sapetiba, Santos, Paranagua e Santa Caterina, rientrò a Montevideo il 21 ottobre.

Il 3 gennaio 1878 partì da Buenos Aires per Rosario, al comando del L.T.V. de Luca. Vi sostò fino al 13 febbraio, per fare quindi ritorno a Buenos Aires.

Nel maggio 1878 effettuò un'altra missione sul Paranà, subendo non lievi danni durante un violento «pampero» dal 13 al 15 maggio. Tornata a Montevideo, vi rimase di stazione fino all'11 novembre 1878 per eseguire con la "Confianza" e la "Veloce" una breve missione a vela nell'estuario del Plata, sostando a Ensenada, nelle isole Hornos, a Colonia e a Buenos Aires, per fare ritorno a Montevideo il 15 dicembre.

Nell'aprile 1879 risalì per l'ultima volta il Rio Uruguay, tornando a luglio a Montevideo. Date le pessime condizioni dello scafo, della macchina e delle caldaie, non essendo conveniente il suo rimpatrio, fu disarmata e, nel settembre 1879, venduta all'asta pubblica per demolizione, radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 28 marzo 1880.

Lo S.M. e l'equipaggio rientrarono in Italia con la "Governo" partita il 6 marzo 1879 da Montevideo.

Goletta "ARGO"

Varata a Livorno nel 1854

Dislocamento: 180 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento: ?

Già appartenente alla Marina granducale toscana, il 4 ottobre 1859 entrò in porto a Genova e vi issò la bandiera tricolore con lo stemma sabaudo.

Passò a far parte della Marina da guerra sarda col R. Decreto 6 aprile 1860 e quindi il 17 marzo 1861 fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata goletta a vela.

Col D.M. 7 marzo 1863 venne ceduta all'Amministrazione LL.PP., Ufficio porti e fari di Genova.

Cannoniera "CURTATONE"

Varata a Livorno il 18 luglio 1860

Dislocamento: 262 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

? alberi a vele auriche con asta di fiocco

Macchina Tulloch 60 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento all'origine: 1862 IV cannoni da 30 libbre F.L.

II cannoni da 40 libbre F.L.

II cannoni da 72 libbre F.L.

Impostata a Livorno per la Marina granducale toscana, ultimò l'allestimento nel cantiere della Foce ed entrò a far parte della Marina da guerra sarda il 17 novembre 1860, classificata cannoniera a elica.

Il 24 gennaio 1861, comandata dal L.T.V. Luigi Figari raggiunse la squadra del V.A. Persano ancorata fra Mola di Gaeta e il Castellone, adibita al servizio di vigilanza per il mantenimento del blocco della piazzaforte di Gaeta. Ai primi di febbraio 1861, comandata dal L.T.V. Augusto Albini, fu ridotta a brulotto, allo scopo di far saltare in aria le opere in muratura del fronte interno lato mare di Gaeta. L'azione non ebbe poi luogo per la soppravvenuta resa della piazzaforte, il 13 febbraio 1861. Il 17 marzo dello stesso anno fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata cannoniera.

Il 21 marzo 1863 si trasferì da La Spezia a Genova, ove fu disarmata il 23 dello stesso mese.

Il 7 agosto 1865 lasciò nuovamente Genova, al rimorchio del "Tanaro", diretta a La Spezia, restando in posizione di disarmo.

Tornata a Genova il 6 ottobre 1866, fu rimorchiata dal "Luni" a La Spezia, disarmando. Il 1° novembre venne rimorchiata dall'"Aquila" a Genova e il 23 all'isola di Capraia.

Disarmata il 18 luglio 1868 fu radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 26 dicembre 1869, n. 5432 e trasformata in cisterna a Napoli.

Goletta "FERITORE"

Varata a ... ?

Dislocamento: 150 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Armamento: ?

Già appartenente alla Marina granducale toscana, col R.D. 6 aprile 1860 entrò a far parte della Marina sarda e il 17 marzo 1861 fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata goletta a vela.

Nel 1864 venne ceduta alla Scuola nautica di Palermo.

(N. B. Secondo il Maldini potrebbe essere il "Vigilante" della Marina sarda, acquistato a Livorno nel 1859 e poi ribattezzato "Feritore" - Rivista Marittima, gennaio 1883, p. 61).

Avviso a ruote "GIGLIO"

Varato a Livorno nel 1846

Dislocamento: 250 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Macchina Maudslay & Field 60 cav. nom.

Propulsione a ruote a pale fisse

Armamento: ?

Costruito per la Marina granducale toscana, il 4 giugno 1846 mentre era in porto a Livorno, fu danneggiato da un grave incendio.

Il 2 dicembre dello stesso anno trasportò a Genova il granduca Leopoldo II e la figlia Augusta, rientrando a Livorno il 7.

Il 14 gennaio 1847 accompagnò il granduca a Talamone, proseguendo per Napoli con la principessa Augusta e il suo sposo principe Luitpoldo di Baviera.

Dal luglio 1847 fu adibito al servizio postale fra Livorno e le isole dell'arcipelago toscano. L'11 settembre si recò a Civitavecchia con una deputazione per il pontefice Pio IX.

Scoppiato il conflitto fra il granducato di Toscana e il ducato di Modena, per il possesso di Pontremoli, il 17 settembre 1847 trasportò da Livorno a Forte dei Marmi una compagnia di fanteria. Nell'ultima decade di novembre dello stesso anno trasportò altre due compagnie di fucilieri da Livorno a La Spezia, effettuando in seguito altri trasporti logistici, di truppe, detenuti politici da Livorno a Portoferraio e da Livorno a Piombino.

Il 26 gennaio 1848 prestò soccorso al piroscafo "Castore" di Rubattino, in pericolo nelle acque dello stretto di Bonifacio. Il 16 marzo dello stesso anno lasciò Tolone con un carico di armi e munizioni, che sbarcò a Livorno. Il 30 marzo trasportò truppe da Livorno ai Presidi. Il 2 giugno soccorse il piroscafo inglese "Ariel" investito sulle secche di Vada. Il 2 dicembre 1848 imbarcò a Genova per Livorno otto cannoni (chiamati "Governo", "Corena", "Pacengo", "Marcaria", "Monzambano" e "Piacenza") e due obici provenienti dall'arsenale di Torino. Allontanatosi il 27 aprile 1859 il granduca Leopoldo II da Firenze, entrò a far parte della Marina del Governo provvisorio toscano e quindi della Marina sarda, a norma del R.D. 6 aprile 1860.

Il 15 novembre 1859 lasciò Livorno, con truppe, che sbarcò a Genova, da dove ripartì il 21 per fare ritorno a Livorno.

Il 17 marzo 1861 fu iscritto nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificato rimorchiatore a ruote. Il 17 aprile dello stesso anno prestò soccorso al vapore francese "Roi Jérôme" investito sui banchi della Meloria.

Adibito al trasporto di materiali fra Genova e La Spezia, al comando del 1° pilota Domenico Belledonne dal 1° gennaio 1863, lasciò Genova il 15 agosto con marinai di nuova leva destinati a La Spezia, rientrando a Genova il 25. Partito il 13 settembre 1863 da Genova con materiali per La Spezia, fece ritorno a Genova il 7 settembre, ripartendo il 12 con personale di Marina per La Spezia, proseguendo quindi con materiali per la squadra ancorata a Golfo Palmas. Arrivato il 14, partì il 20 per Genova, che lasciò nuovamente il 5 ottobre, per La Spezia, ove assunse le mansioni di rimorchiatore portuale.

In servizio di vigilanza doganale costiera fra Genova e La Spezia, per conto della Direzione delle Gabelle di Genova, il 31 dicembre 1865 fermò la goletta "Rosa", sospetta di contrabbando di armi e la rimorchiò a Sestri. Restò adibito al servizio doganale sino al febbraio 1866, lungo la riviera di Ponente.

Il 13 luglio 1866, al comando del L.T.V. Alberto de Negri, fu aggregato alla flottiglia cannoniere annessa alla squadra di battaglia dell'A. Persano e il 17 fu spedito alle isole Spalmadore con l'ordine di tagliare il cavo telegrafico fra Lissa e Lesina. Il 19 luglio rimorchiò due barconi con truppe e fanteria di Marina, per sbarcarle a Lissa, ma un contrordine annullò l'azione. Il 21 luglio, dopo lo scontro con la squadra austriaca del C.A. Tegetthoff, rientrò a Manfredonia e quindi a Venezia, ove rimase stazionario, disarmando l'11 dicembre 1868.

Il 1° febbraio 1870, al comando del L.T.V. Tanca, operò il ricupero del bastimento "Giovanna d'Arco" naufragato agli Alberoni.

Nel giugno 1873, comandato dal L.T.V. G.B. Mirabello, fu inviato a Costantinopoli, ove rimase fino all'agosto 1875.

Fu radiato dal naviglio da guerra nel 1879 e trasformato in cisterna.

Scorridoia "LAMPO"

Varata a Livorno nel 1859

Dislocamento: 80 tonn.

Un ponte di coperta

? alberi a vele auriche

Armamento: ?

Già appartenente alla Marina granducale toscana, passò a quella sarda col R.D. 6 aprile 1860 e quindi il 17 marzo 1861 fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia.

Con D.M. 22 gennaio 1863 fu ceduta al Ministero dell'Interno, a disposizione della Direzione della colonia penale di Pianosa.

Pirocannoniera "PALESTRO"

Varata a Livorno il 18 luglio 1860

Dislocamento: 262 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

? alberi a vele auriche con asta di fiocco

Macchina Tulloch 60 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento all'origine: IV cannoni da 30 libbre F.L.

(1862) II cannoni da 40 libbre F.L.

II cannoni da 72 libbre F.L.

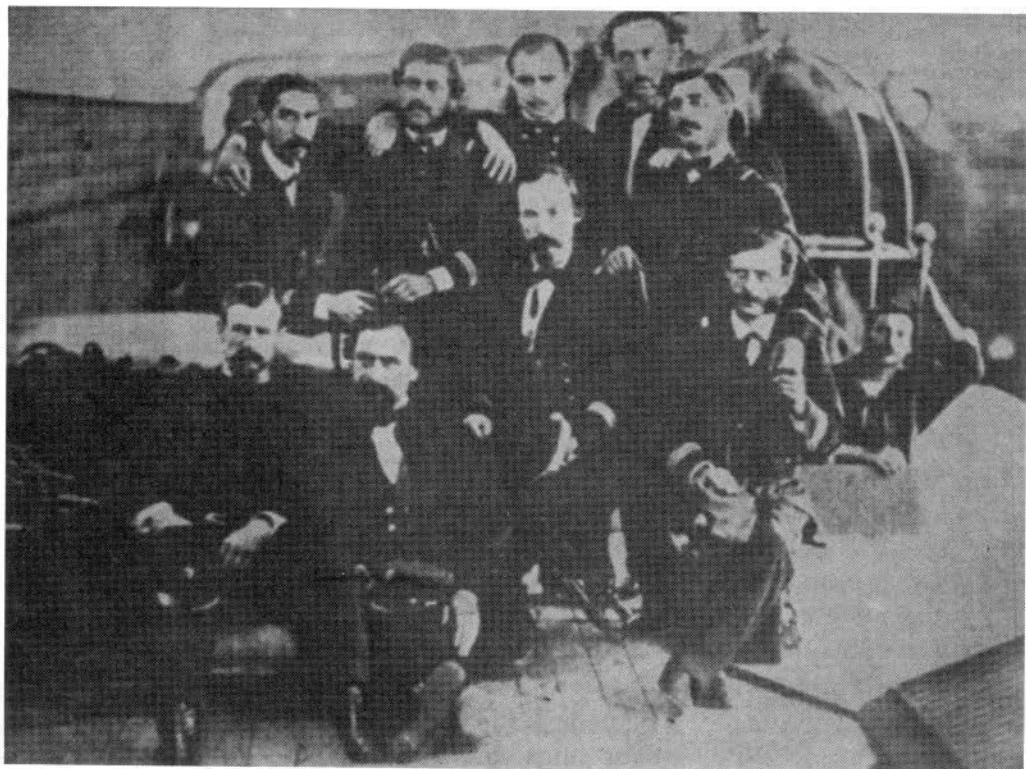
Impostata per la Marina militare granducale toscana, ultimò l'allestimento nel cantiere della Foce ed entrò a far parte della Marina sarda il 17 novembre 1860, classificata cannoniera a elica.

Il 24 gennaio 1861, comandata dal L.T.V. Stanislao Solari, raggiunse la squadra del V.A. Persano, ancorata fra Mola di Gaeta e il Castellone, adibita al servizio di vigilanza per il mantenimento del blocco della piazzaforte di Gaeta.

Dall'aprile al settembre 1861, al comando del L.T.V. Paolo Orengo, fu destinata al servizio di vigilanza foranea nelle acque della Sicilia settentrionale e occidentale, per la repressione del contrabbando. Rientrò a Napoli il 16 settembre 1861, tornando nelle acque della Sicilia dal luglio al settembre 1862.

In armamento a Napoli il 25 marzo 1863, partì il 3 aprile in servizio di vigilanza foranea. Lasciata Gaeta il 19 giugno, fu costretta a rientrarvi per avarie in macchina. Ripartita il 13 giugno, si recò a La Spezia il 4 agosto, rientrando a Napoli il 10 dicembre, per essere disarmata il 16 dello stesso mese.

Radiata dai quadri del naviglio di guerra col R.D. 20 luglio 1864, n. 178 e ridotta a cisterna a Napoli.



Lo Stato Maggiore della pirocannoniera "VELOCE"
nell'agosto 1864. Al centro il comandante L.T.V. Aristofane Caimi.

Pirocannoniera "VELOCE"

Varata a Livorno il 18 gennaio 1859

Dislocamento: 274 tonn.

Scafo in legno

Un ponte di coperta

? alberi a vele auriche con asta di fiocco

Macchina Stephenson 40 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento all'origine: II cannoni da 40 libbre F.R. di prora-
via protetti da parapetto corazzato

Costruita per conto della Marina granducale toscana, fu consegnata al Governo provvisorio, costituito l'11 maggio 1859 dopo che il 27 aprile il granduca Leopoldo II si era allontanato da Firenze.

Ultimato l'allestimento a Tolone, il 21 giugno 1859, con equipaggio sardo e francese, a rimorchio del "Redoutable", fu inviata in Adriatico al seguito della squadra agli ordini del V.A. Romain Desfossés.

Dopo essersi fermata a Messina dal 22 al 25, dette fondo al largo di Antivari il 27. Si recò a Lopatizia il 1° luglio e il 4 ancorò a Porto Augusto nell'isola di Lussino, ove rimase di stazione fino al 22 a protezione delle truppe franco-sarde sbarcate nell'isola che lasciò il 22 per fare ritorno a La Spezia il 4 agosto.

A norma del R.D. 6 aprile 1860 entrò a far parte della Marina da guerra sarda e il 15 ottobre fu inviata da Napoli a Ventotene, con detenuti. Il 26 dello stesso mese, comandata dal L.T.V. Enrico Martin Franklin, si recò con la squadra alle foci del Garigliano, rimorchiando un barcone carico di bersaglieri del 24° battaglione. Nella notte sul 2 novembre effettuò l'operazione di collegamento dei barconi, sui quali si doveva poggiare il ponte sul Garigliano.

Il 4 novembre, al comando del L.T.V. Alfredo Cappellini, andò ad ancorare al largo di Mola di Gaeta, contrastando un'azione a fuoco dei borbonici. Il 5 novembre trasportò a Terracina due compagnie del 3° reggimento granatieri. Rientrata a Napoli, il 3 dicembre ebbe una grave avaria in macchina, riparata la quale il 4 gennaio 1861 tornò a Mola di Gaeta, en-

trando il 17 a Gaeta con bandiera parlamentare per le trattative dell'armistizio. Il 18 si trasferì davanti a Sperlonga e il 22 prese parte attiva all'azione di fuoco contro le batterie di Ponente. Arresasi Gaeta il 13 febbraio 1861, trasportò prigionieri borbonici a Napoli, tornando a Gaeta, che lasciò il 18 febbraio per unirsi alle altre unità della squadra del V.A. Persano, dando fondo il 26 in rada a Ganzirri di Messina ove restò inattiva fino all'avvenuta resa della Cittadella.

Partita da Messina il 18 marzo 1861, a rimorchio della "Vittorio Emanuele", fece scalo a Gaeta e a Portolongone e arrivò a Genova il 26.

Il 17 marzo 1861 fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata cannoniera di 2° ordine a elica, armata con IV cannoni da 80 libbre B.R.

Nell'aprile 1861 al comando del L.T.V. Alfredo Cappellini, fu inviata nelle acque della Sicilia occidentale in servizio di vigilanza foranea per la repressione del contrabbando, trasferendosi a metà giugno a Pantelleria, il 7 agosto a Messina e poi lungo le coste calabresi, rientrando ai primi di settembre a Napoli, ove il 19 fu immessa in bacino, uscendone il 26.

In servizio di vigilanza costiera nelle acque della Sicilia dal 1° agosto 1862, per impedire un eventuale sbarco di Garibaldi sul continente, partì il 4 agosto da Palermo con la "Garibaldi" per Marsala il 5, Sciacca il 7, Girgenti l'8, Favignana, Levanzo, facendo ritorno a Palermo il 10 agosto 1862.

Lasciata Messina il 3 gennaio 1863, poggiò a Reggio per maltempo, ripartì il 4 per Pizzo, ove imbarcò truppe per Napoli, che lasciò il 12 diretta a Gaeta, Livorno e Genova, ove dette fondo il 16 per andare a La Spezia, disarmando il 23 gennaio 1863.

Riarmata il 7 maggio, partì l'8 per Gaeta, si recò quindi a Porto S. Stefano, tornò a Gaeta per carbonarvi fino al 29, proseguendo il servizio di vigilanza foranea fino al 3 luglio, allorché, rientrata a Genova, fu nuovamente disarmata il 5.

In armamento il 20 luglio 1864, lasciò Genova il 10 agosto, diretta a La Spezia e Napoli, ove il 13 entrò in bacino.

Il 27 agosto 1864, al comando del L.T.V. Aristofane Pietro Caimi, lasciò Napoli a rimorchio della pirocorvetta "Erocle", destinata di stazione nell'America meridionale e in particolare sui fiumi Paraná, Paraguay e Uruguay, che poteva agevolmente risalire dato il suo scarso pescaggio.

Arrivò il 26 novembre a Montevideo, che lasciò i primi di dicembre per risalire il Rio de la Plata e il Rio Uruguay fino a Paysandù, ove dette fondo il 12 dicembre 1864. Nel ridiscendere il fiume, l'8 gennaio 1865 prestò soccorso al piroscafo argentino "Pampero" investito nei bassifondi del Plata e rientrò a Buenos Aires il 6 aprile.

Il 14 maggio 1865 tentò invano di prendere a rimorchio un legno di bandiera uruguaiana in pericolo nel canale di Martin Garcia.

Nell'ottobre 1865 risali il Paranà, sostando a Goya, Bellavista, Corrientes, inoltrandosi fino a Humaità, per fare ritorno a Buenos Aires il 3 febbraio. Quì rimorchiò con l'"Ardita" il brigantino "Marinetta", trattenuto arbitrariamente dalle autorità argentine per sospetto contrabbando. Il 27 dicembre 1865 cooperò con l'"Ercole" per il ricupero del brigantino "Massena" colato a picco in rada a Buenos Aires.

Si alternò quindi nella stazione sul Plata fra Montevideo e Buenos Aires, con frequenti missioni lungo il fiume Uruguay, Paranà e Paraguay, navigando quasi sempre a vela.

Nel febbraio 1867, al comando del L.T.V. Giovanni degli Uberti, risali il Rio Uruguay fino a Concepcìon, facendo ritorno a Montevideo a metà giugno, dopo una lunga quarantena a Colonia. Durante il mese di agosto eseguì rilievi idrografici sul Rio de la Plata, tornando poi di stazione a Buenos Aires.

Dalla fine di gennaio ai primi di marzo 1868, al comando del L.T.V. Francesco Vitaliano, fu di stazione con l'"Ardita" a Rosario. Tornata a Montevideo nel maggio 1868, dopo una lunga sosta a Sacramento, nel mese di settembre imbarcò a Montevideo il C.F. Sandri e dopo aver risalito il Paraguay fino ad Angostura, raggiunse l'"Ardita" ad Asuncìon, ove rimase di stazione fino a giugno al comando del L.T.V. Michele Picco, coadiuvando le nostre autorità consolari nell'assistenza ai coloni italiani residenti nel Paraguay, allora in guerra contro il Brasile.

Nel 1869 si recò nuovamente ad Asuncìon con altre cannoniere europee, stazionando a Rosario da novembre a dicembre. A gennaio 1870 accompagnò il presidente argentino Sarmiento da Rosario a Concepcìon e, dopo aver sostato a Gualeiguachù e a Fray Bentos, fece ritorno a Buenos Aires ai primi di febbraio. A fine giugno 1871, al comando del L.T.V. Stanislao Monfort, risali nuovamente il Paranà fino a Corrientes e quindi a novembre effettuò un'altra missione sul Rio Uruguay a Fray Ben-

tos, Paysandù e Salto, rientrando a Montevideo ai primi di settembre.

Nel maggio 1872 risalì di nuovo l'Uruguay fino a Paysandù, tornò poi di stazione a Montevideo, a settembre 1872 fu alata sullo scalo a Colonia per lavori di raddobbo, che vennero ultimati il 1° dicembre 1872. Passata al comando del L.T.V. Antonio Giorgio Gregoretti, il 9 agosto 1873 lasciò Buenos Aires per recarsi nell'Entre Rios, a Nueva Palmira, a Fray Bentos e a Concepción de Uruguay, rientrando a Montevideo il 7 ottobre, dopo aver risalito il Rio Gualaguay. Partita da Montevideo il 6 novembre 1873 per una nuova missione sul Paranà, durante la quale toccò San Pedro, San Nicolas, risalì il fiume fino a Paranà, ridiscese quindi a Rosario nel gennaio 1874. Qui ebbe ordine di risalire nuovamente il fiume sino ad Asunción, servendosi della macchina, ma dopo essersi fermata a La Paz, Corrientes e Angostura, non poté raggiungere la destinazione a causa delle acque basse e si fermò ad Angostura. Tornata a Corrientes, fu ivi sostituita l'11 marzo dall'"Ardita" e poté rientrare a Montevideo il 26 aprile 1874. Aggravatasi la situazione politica in Argentina, nel settembre 1874 fu inviata di stazione a Buenos Aires, ove il 23 di quel mese accolse a bordo il Generale Bartolomé Mitre, che aveva chiesto protezione alla bandiera italiana, trasportandolo poi a Colonia nell'Uruguay. Nel dicembre 1874 si trasferì all'Ensenada e il 1° gennaio 1875 tornò a Montevideo. Il 27 gennaio tornò a Buenos Aires, per sostituirvi l'"Ardita" che doveva essere alata sullo scalo per riparazioni.

Tornata a Montevideo il 2 aprile, vi restò fino al 2 giugno, trasferendosi quindi a Buenos Aires, da dove il 12 giugno partì per una nuova missione sul Paranà. Raggiunta Salto il 27 giugno vi si trattenne fino al 5 luglio, ridiscese quindi il fiume, stando a Paysandù fino al 6 luglio, a Concepción dal 9 al 15 luglio, per far ritorno a Buenos Aires il 18 e a Montevideo il 21. Passata al comando del L.T.V. Gustavo Acton, lasciò Montevideo il 5 settembre diretta a Colonia, Nueva Palmira e Paysandù, che raggiunse l'8 settembre, sostandovi fino al 2 ottobre. Ridiscese quindi il fiume fino a Fray Bentos, ove ancorò il 6, ripartendone il 14 per risalire di nuovo il fiume fino a Salto, dove dette fondo il 14. Partita il 20 ridiscese il rio fino a Paysandù, ove sostò dal 24 ottobre al 14 novembre, proseguendo quindi per Fray Bentos, Nueva Palmira e Colonia, ove ancorò il 17 novembre. Ne ripartì il 23 per Martín García, Nueva Palmira

e Paysandù, arrivandovi il 4 dicembre. Vi sostò dieci giorni, ridiscese il fiume e infine ancorò a Buenos Aires il 16, restandovi alla fonda fino al 21 per far ritorno a Montevideo il 22 dicembre 1875.

Tornata a Buenos Aires dal 3 febbraio al 2 marzo 1876, si recò a Colonia dal 3 al 13 marzo, facendo quindi ritorno a Buenos Aires, che lasciò il 6 aprile diretta a Rosario dall'11 al 13, a La Paz dal 17 al 19, Bellavista il 22 e il 23, Corrientes dal 24 al 27, Asunción il 30 aprile. Vi sostò fino al 18 maggio, ridiscese quindi il fiume fermandosi a Corrientes il 23 e il 24, Goya il 25, La Paz dal 27 al 31 maggio, Paraná dal 31 maggio al 2 giugno, Rosario dal 3 al 7, San Nicolas dal 7 al 10, per dare fondo a Buenos Aires l'11 e a Montevideo il 13.

Partita da Montevideo il 2 settembre 1876 per Buenos Aires, vi rimase di stazione fino al 28 novembre. Risalì quindi il Paraná, sostando a Rosario dal 30 novembre al 1° dicembre, a Paraná dal 3 dicembre al 4 gennaio 1877, a San Nicolas dal 15 al 17 gennaio, per fare ritorno a Montevideo il 18.

Passata al comando del L.T.V. de Pasquale, stazionò a Montevideo fino al 4 marzo 1877, tornò a Buenos Aires dal 5 marzo al 16 aprile e a San Fernando fino al 13 giugno, per rientrare a Montevideo il 18.

Nell'ottobre 1877 fu alata sullo scalo a San Fernando per lavori di raddobbo e riparazioni, ultimati i quali rientrò sul Rio de la Plata. Durante un violento pampero dal 13 al 15 maggio 1878 riportò danni non lievi allo scafo, tanto che dovette essere nuovamente alata sullo scalo.

L'11 novembre 1878, al comando del L.T.V. Conti, lasciò Montevideo per una breve missione a vela lungo l'estuario del Plata, fino a Colonia, assieme all'"Ardita" e alla "Confianza", missione che ebbe termine il 15 dicembre 1878 a Montevideo.

Dopo essersi recata a Buenos Aires e a Colonia, rientrò a Montevideo, che lasciò nel maggio 1879 per la sua ultima missione nell'Entre Rios, a Nueva Palmira e a Fray Bentos.

Date le precarie condizioni dello scafo e soprattutto della macchina fu disarmata nel settembre 1879 e, non essendo conveniente il suo rimpatrio, ammainò la bandiera nazionale e fu venduta all'asta pubblica a Montevideo, per essere radiata dai quadri del naviglio da guerra con R.D. 28 marzo 1880.

CAPITOLO VI

CRONISTORIA DEL NAVIGLIO DA GUERRA

DELLA MARINA PONTIFICIA

(1775 - 1870)

LA MARINA MILITARE PONTIFICIA

(1775 - 1870)

Nello Stato della Chiesa gli affari della Marina militare fino al 1815 furono per tradizione uniti a quelli della Marina mercantile, retti dal Prefetto di S. Angelo, con l'incarico di Commissario del mare.

La flotta da guerra pontificia, composta fino al 1755 da sole galere, feluche, galeotte e barche cannoniere, ebbe nel 1775 le sue due prime fregate, la "San Paolo" e la "San Pietro" di 30 cannoni, acquistate in Inghilterra e consegnate a Civitavecchia a Pietro Blacas de Carols e Bernardo Polastron de la Hilière, al servizio del Pontefice. Queste due fregate furono vendute nel 1779 e nello stesso anno vennero costruite due corvette, la "San Giovanni" e la "San Pio" destinate ad essere armate per andare in corso contro i pirati barbareschi. Nel 1793 erano ancora in armamento cinque galere: la "Capitana", la "Patrona", la "San Pietro", la "S. Andrea" e la "San Petronio"; due guardacoste "San Giovanni" e "San Pio"; quattro lancioni "San Ferdinando", "San Francesco", "San Luigi" e "Santa Fermina"; otto barche cannoniere e una bombardiera. La maggior parte di queste unità e precisamente dodici, partì da Civitavecchia il 26 maggio 1798 col convoglio al comando del Generale Desaix, diretto in Egitto al seguito di Napoleone e furono tutte distrutte a Aboukir il 1° agosto 1798.

Nel 1802 Napoleone Primo Console donò a titolo di compenso al pontefice Pio VII due brigantini, il "San Pietro" e il "San Paolo", dei quali, verso il 1815, uno fu demolito e l'altro venduto a Genova.

Rientrato a Roma il 24 maggio 1814 il pontefice Pio VII, l'Amministrazione della Marina passò al Camerlengo di Santa Romana Chiesa cardinale Bartolomeo Pacca fino all'aprile 1825 e poi cardinale Pier Francesco Galeffi.

Nel 1817 venne costituita una flottiglia doganale, composta da 4 guardacoste e otto scorridioie.

Il 23 maggio 1823, essendo pontefice Leone XII, fu varata a Civitavecchia la goletta "San Pietro", armata con 6 cannoni di piccolo calibro e comandata da Andrea Vivau, trasformata in brigantino nel 1839 nell'arsenale di Genova.

Nel 1828, istituita la Presidenza delle Armi, le forze della Marina passarono alle sue dipendenze: nel 1834 tali forze erano appena di 29 uomini.

Nella notte del 21 settembre 1840 le tartane "San Pietro" e "San Paolo" e il mistico "Fedeltà", armati con 7 pezzi di piccolo calibro al comando del Tenente Colonnello Alessandro Cialdi della Marina militare pontificia, fecero vela verso l'Egitto per andare a caricarvi quattro colonne e tredici monoliti di alabastro donati dal Vicerè Mehmet Ali al papa Gregorio XVI per la basilica ostiense. Fatto scalo a Malta il 30, a Candia il 19 ottobre, dopo una burrascosa navigazione, arrivarono ad Alessandria l'8 novembre, entrarono il 22 nel ramo sinistro del Nilo, presso Rosetta e, dopo quattordici giorni di viaggio lungo il fiume, a vela, al tonneggio e all'alzaia, giunsero a Bulack, scalo del Cairo. Mentre la "San Pietro" e la "San Paolo" caricarono i monoliti e le colonne, la "Fedeltà" col Cialdi e un equipaggio di trentasei uomini, pilotata da una «dahabjé» egiziana, risalì il Nilo fino a 825 miglia dalle foci, ad Assuan, ove giunse il 21 gennaio 1841, in cinquantadue giorni di navigazione, delle quali tredici con l'aiuto dell'alzaia o al tonneggio e il resto a vela. Un suo palischermo a vela ed otto remi si inoltrò ancor più a sud, fino alla prima cateratta. La "Fedeltà" ridiscese quindi il Nilo, facendo vela il 29 gennaio 1841, tornò il 7 marzo a Bulack, da dove partì il 26 con gli altri due legni, diretta a Rosetta, che lasciò il 3 giugno. I tre legni fecero scalo a Rodi, a Cerigo, a Siracusa, a Malta, a Civitavecchia, a Fiumicino e arrivarono a Ripagrande il 27 agosto 1841, avendo effettuato un viaggio diretto dall'Europa al Nilo e viceversa, impresa mai compiuta fino allora.

Il 29 maggio 1842 il Cialdi partì da Londra con tre vaporette in legno, a ruote, di circa 60 tonn., con macchina Seaward & Chapel di 25 cav. nom. chiamati "Archimede", "Blasco de Garay" e "Papin" acquistati dal Governo pontificio per il rimorchio dei natanti sul Tevere.

Per evitare la lunga e difficile navigazione nella Manica, nel Golfo di Guascogna ed entrare nel Mediterraneo da Gibilterra, il Cialdi preferì la via fluviale attraverso la Francia.

Fermatisi per due giorni a Le Havre, i tre vaporette arrivarono il 4 giugno a Rouen e quindi sostarono a Parigi dal 6 al 18; imboccata la Senna, presero il canale di Loing, quello di Briare, l'altro laterale della Loira, si fermarono a Châlons dal

16 al 25 luglio, entrarono nel canale centrale della Saône e nel Rodano, sboccando nel Mediterraneo il 15 agosto. Dopo aver fatto scalo a Tolone, Genova, Livorno, Civitavecchia e Fiumicino, arrivarono il 22 agosto a Ripagrande, accolti da una folla di curiosi e dal Cardinale Antonio Tosti, Pro Tesoriere della Reverenda Camera Apostolica.

Salito sul trono di San Pietro il 16 giugno 1846 il cardinale Mastai Ferretti, col nome di Pio IX, con Motu Proprio del 15 ottobre 1847 gli affari della Marina vennero attribuiti alla Consulta di Stato. In quell'anno il Corpo pontificio della Marina alle dipendenze della Presidenza delle Armi, era formato da 47 individui: 1 Sovrintendente, 1 Sottotenente, 1 Aspirante, 1 Nostromo, 2 Maestri, 2 Piloti, 1 Ministro zavorriere e 38 Marinai. Essi costavano all'Erario 5.492 scudi all'anno.

Vi erano allora anche cinque scorridoi adibite al servizio doganale, alle dipendenze della D.G. delle Gabelle: "Santa Firmina", "Santa Laurenzia", "Santa Clementina", "Santa Pelagia", "Santa Rosa" con tre Sottotenenti, 2 Nostromi, 10 Timonieri e 63 Marinai. Il loro mantenimento costava all'Erario 39.285 scudi all'anno.

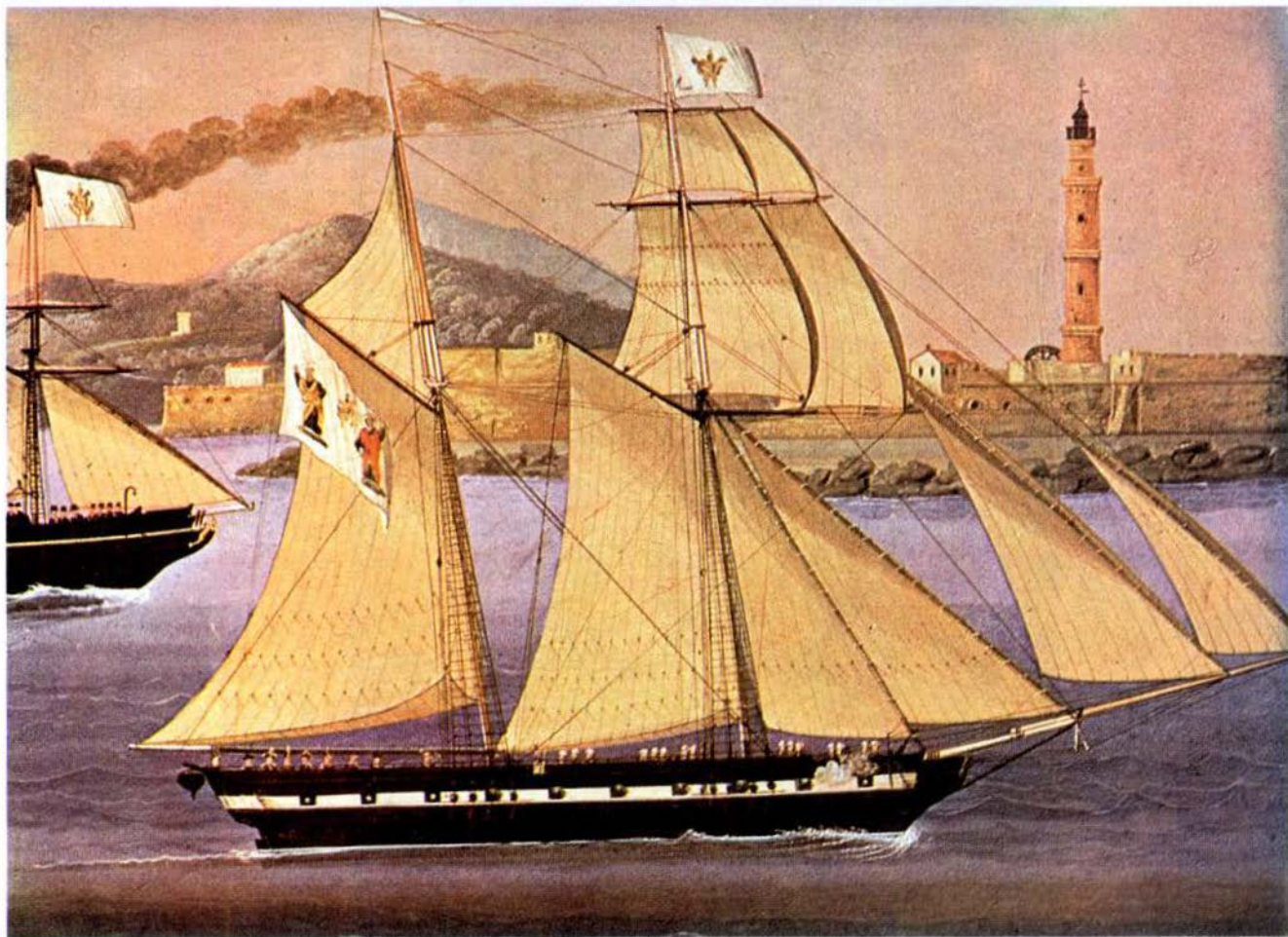
Nel 1844 era stato acquistato da Alessandro Cialdi in Inghilterra il vapore in ferro, a ruote, "Città di Roma", poi ribattezzato "Roma" di 75 tonn., che nel marzo 1848, essendo Ministro «ad interim» delle Armi il conte Gaggiotti, fu inviato in Adriatico per operarvi con la squadra sarda contro gli Austriaci.

L'11 marzo 1848 fu costituito il Ministero delle Armi, retto dal principe Camillo Borghese Aldobrandini fino al 4 maggio, poi dal principe Filippo Doria Pamphily fino all'8 agosto, quindi dal conte Pompeo di Campello e, «ad interim», dal conte Camillo Gaggiotti fino al 19 settembre, dal duca Mario Massimo di Rignano fino al 27 ottobre, dal Generale Carlo Zucchi fino al 17 novembre e nuovamente dal conte Pompeo di Campello fino al 25 novembre 1848, giorno in cui Pio IX si allontanò da Roma.

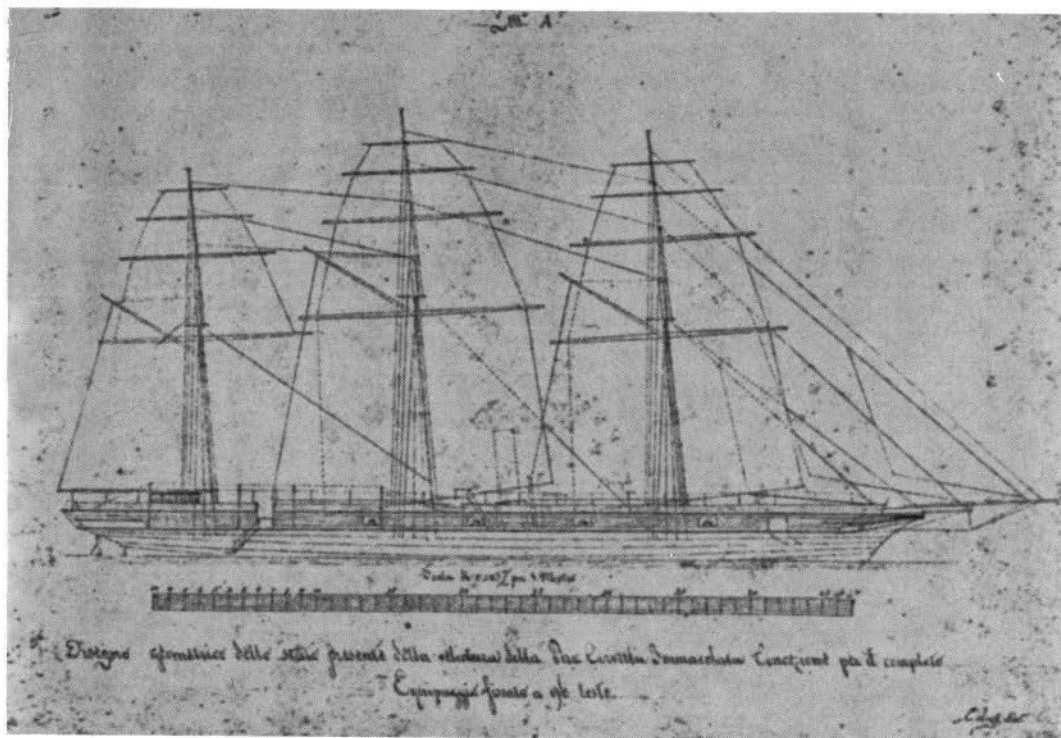
Ai primi di gennaio 1849 fu pubblicato un bando di concorso per otto posti di aspirante di 2^a classe nella marineria militare pontificia. I concorrenti non dovevano avere meno di 10 anni e più di 15; dopo due anni venivano promossi Aspiranti di 1^a classe e iscritti nei ruoli della Marineria militare, col soldo mensile di 10 scudi; due piazze erano riservate franche ai figli di addetti alla Marineria. Gli eventi del gennaio e febbraio 1849 annullarono poi ogni buon esito del concorso.

Il 23 gennaio 1849 il Ministero delle Armi assunse la denominazione di Ministero della Guerra e Marina, alle dipendenze del quale, dopo la proclamazione della Repubblica, il 9 febbraio, passarono le forze della Marina, che durante il breve periodo repubblicano, ammontarono a 255 uomini. L'8 marzo 1849 gli affari della Guerra e Marina vennero affidati a una Commissione formata da Giusti, Pisacane, Cerrotti, Mombengo e Carducci e poi, «ad interim», al cav. Alessandro Colandrelli, che, dimissionario il 17 aprile, venne sostituito dal Generale Giuseppe Avezzana. La flottiglia da guerra contava allora il vapore "Roma", il brick "San Pietro", la cannoniera "San Benedetto", cinque scorridoi doganali e i tre vaporette destinati al rimorchio sul Tevere.

Dopo il ritorno di Pio IX a Roma, il 6 aprile 1850, entrarono a far parte della Marina pontificia due vapori, il "San Giovanni" e il "San Pio", entrambi in ferro, costruiti per conto della «Compagnia di Roma per la navigazione a vapore» costituita il 31 gennaio 1850. Nel 1855 la flotta militare pontificia si accrebbe di altri due vapori, il "San Paolo" e il "San Pietro", in legno a ruote che nel settembre 1860, dopo la resa di Ancona, rimasero preda di guerra della squadra sarda agli ordini del C.A. Persano e col R.D. 17 novembre 1860 furono annessi alla flotta da guerra del Regno di Sardegna. Nel 1859 infine il Governo pontificio acquistò la corvetta a elica "Immacolata Concezione", costruita a Tolone, che fu la maggiore unità della Marina del Papa e nel settembre 1870, dopo la capitolazione di Civitavecchia, venne lasciata al Pontefice, mentre il "San Giovanni" entrò a far parte della Regia Marina italiana.



Il brigantino pontificio "SAN PIETRO"
(Tempera di ignoto — Museo Braschi — Roma)



Disegno geometrico della pirocorvetta "Immacolata Concezione"
 Ministero Difesa-Marina — Biblioteca centrale f. 5123

Pirocorvetta "IMMACOLATA CONCEZIONE"

Varata a Blackwall nel 1859 - Cantiere di Thames Iron Works
Dislocamento: 652 tonn.

Scafo in legno 178' × 27' (m. 54 × 8)

Tre alberi a vele quadre con randa alla mezzana e bompresso
Macchina: 150 HP

Propulsione a elica

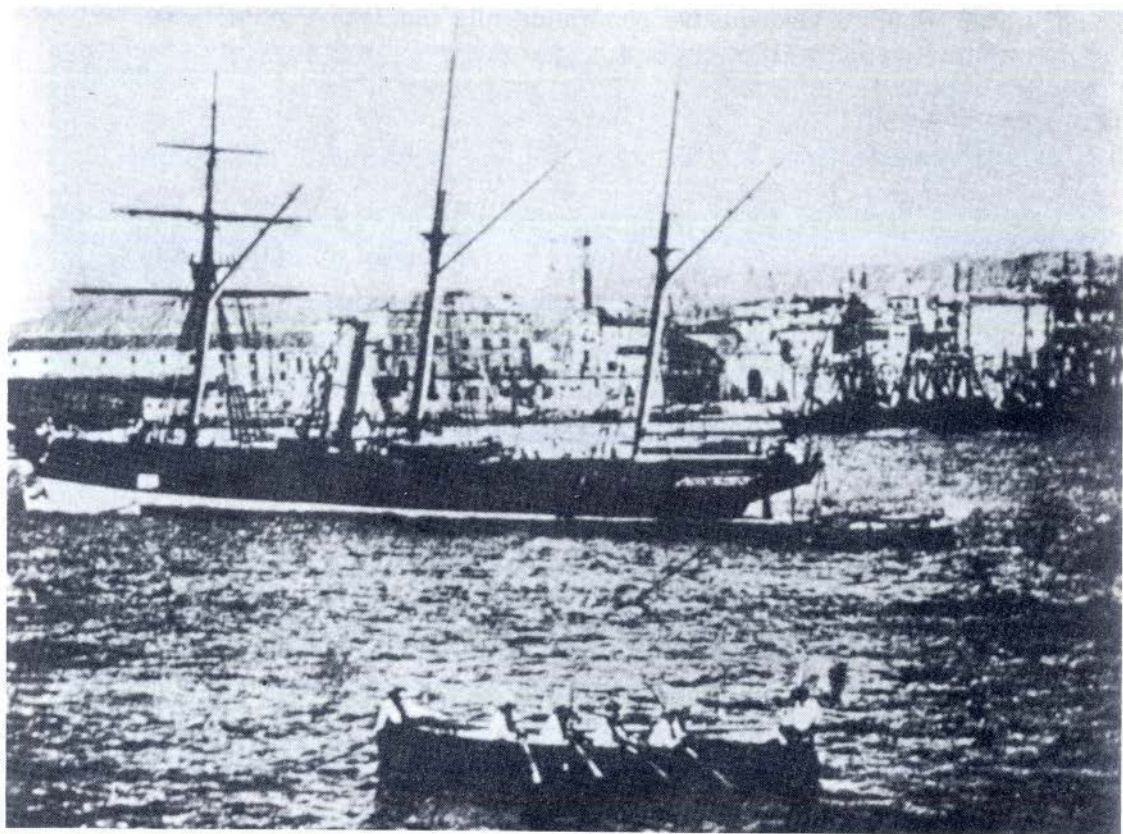
Armamento: ?

Equipaggio: 46

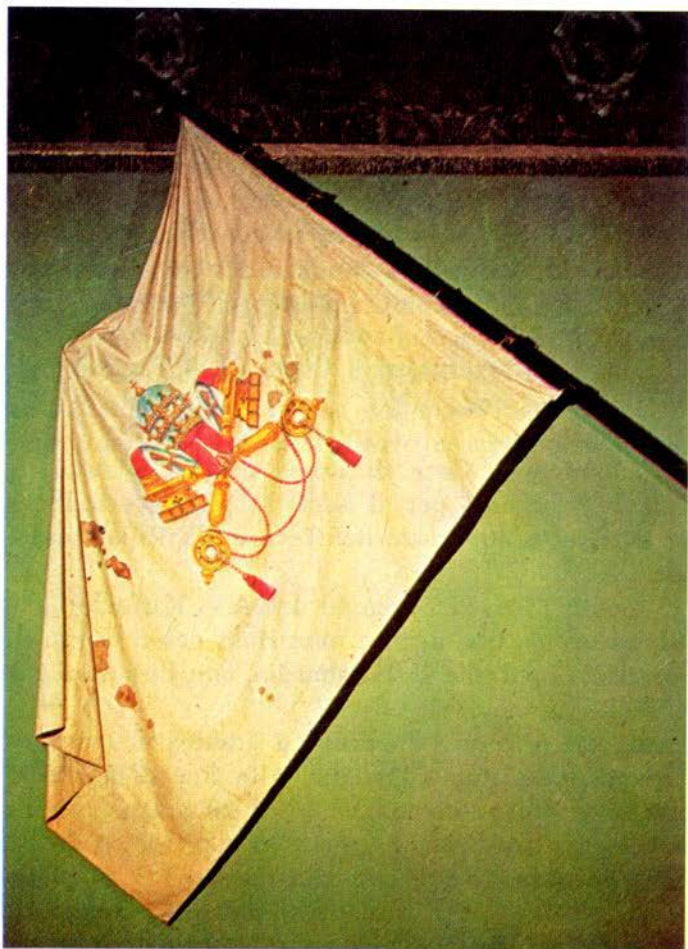
Acquistata dal Governo pontificio in Inghilterra arrivò a Civitavecchia il 29 agosto 1859, era la maggiore unità della Marina militare del Papa, che la visitò a Civitavecchia il 18 ottobre 1859.

Il 15 settembre 1870, allorché Civitavecchia si arrese alla squadra del V.A. Evaristo del Carretto, fu concesso che restasse a disposizione del pontefice Pio IX, che in seguito la cedette ai PP. Domenicani, usata come nave scuola del loro collegio di Arcachon.

Venne demolita ad Aguillon nel 1890.



Una rara foto dell'"IMMACOLATA CONCEZIONE"



Bandiera della corvetta pontificia "IMMACOLATA CONCEZIONE"
(Museo delle Guardie Nobili - Vaticano)

Piroscafo "ROMA" poi "TEVERE"

Varato a Blackwall nel 1853 - Cantiere Ditchburn e Mare
Dislocamento: 79 tonn.

Scafo in ferro

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Apparato motore: Seaward & Chapel 30 cav. nom.

Propulsione a ruote

Armamento (1848): 1 obice da 24 libbre F.L.

Equipaggio (1848): 1 Comandante, 2 Tenenti, 1 Sanitario, 2 Aspiranti, 1 Pilota, 2 Macchinisti, 1 Nostro-mo, 1 Armarolo, 1 Maestro d'ascia, 1 Dispensiere, 1 Caporale, 4 Fuochisti, 16 Marinai.

Già denominato "Città di Roma", fu acquistato nel 1844 dal Governo pontificio per il servizio passeggeri, merci e rimorchio sul tratto superiore del Tevere, da Ripagrande a Ponte Felice.

Il 26 marzo 1848, al comando dell'A.V. Raffaele Castagnola, lasciò Civitavecchia con armi e munizioni per il Corpo di spedizione pontificio operante in Lombardia, con l'esercito piemontese contro gli Austriaci.

Arrivato ad Ancona l'8 aprile fu adibito al trasporto delle truppe lungo il Po, fino a Ostiglia. Alla fine di aprile si fermò a Venezia, ove, nell'arsenale, dal 1° al 29 maggio, venne sottoposto a lavori di modifica e armato con un obice da 24 libbre F.L. e due petriere ai lati, con una spesa di £ 44.108.

Comandato dal C.V. Alessandro Cialdi, il 2 giugno 1848 prese parte, assieme alla fregata sarda "Beroldo" e alle piroscafe "Malfatano" e "Tripoli", all'attacco contro le batterie austriache di Caorle.

Il 5 giugno fu inviato ad Ancona per caricarvi munizioni, tornando il 13 davanti a Venezia. Ai primi di luglio passò nuovamente ad Ancona, restandovi inattivo fino al 23 ottobre, allorché riprese a fare la spola fra Ancona e Venezia, ove rimase fermo sino al 24 novembre.

Il 10 dicembre lasciò Venezia di scorta a 18 trabaccoli col 3° reggimento pontificio, diretto a Ravenna. Tornato a Venezia l'11 sera, partì il 13 per Ancona. Proclamata il 9 febbraio 1849 la Repubblica Romana, il comandante T.V. Raffaele Castagnola e l'equipaggio vi aderirono. Il 14 giugno 1849 tentò invano di uscire fuori dal porto di Ancona, bloccato dalla squadra austriaca, ma fu respinto dal fuoco d'un avviso nemico.

All'atto della resa di Ancona, il 20 giugno 1849, venne catturato dagli Austriaci e, al comando dell'Alfiere di vascello Michiel, fu trasportato a Trieste e ivi sottoposto ad altri lavori di raddobbo e riparazione, con una spesa di scudi 4.912,50.

Il 1° agosto 1850 fu restituito al Governo pontificio a Ripa-grande, riprendendo il servizio di rimorchio sul Tevere.

Il 16 settembre 1870, dopo la capitolazione di Civitavecchia alla squadra comandata dal C.A. Evaristo del Carretto, passò nei quadri della Regia Marina italiana, ribattezzato "Tevere", per essere radiato nell'anno seguente, essendo ormai inservibile.

Piroscafo "SAN GIOVANNI" poi "SAN PIETRO"

Varato a Blackwall nel 1853 - Cantiere Ditchburn e Mare

Dislocamento: 81 tonn.

Scafo in ferro m. $34,20 \times 4,78$ ($98' \times 16'4''$)

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Macchina: Seaward & Chapel 60 cav. nom.

Propulsione a ruote

Armamento: ?

Costruito per conto della Compagnia di Roma per la navigazione a vapore, costituita il 31 gennaio 1854, fu in seguito acquistato dal Governo pontificio e battezzato "San Giovanni".

Dopo la resa di Civitavecchia, il 15 settembre 1870 entrò in possesso della R.M. italiana, classificato rimorchiatore.

Ribattezzato "San Pietro" il 14 gennaio 1871 prestò soccorso alla pirofregata "Messina" investita sul banco Flavio presso Capo Linaro.

Fu in seguito adibito come nave scuola per tiro al bersaglio in moto e quindi destinato a servizi di uso locale prima a La Spezia e poi a Venezia.

Radiato dai quadri del naviglio da guerra il 31 marzo 1875.

Piroscalo "SAN PAOLO"

Varato a Blackwall nel 1855 - Cantiere Ditchburn e Mare

Dislocamento: 67 tonn.

Scafo in ferro $29,56 \times 4,33$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Macchina: Seaward & Chapel 40 cav. nom.

Propulsione a ruote

Armamento: ?

Acquistato nel 1856 dal Governo pontificio per £ 75.000, il 16 settembre 1860 si trovava in porto ad Ancona, stretta di asedio dalla squadra sarda agli ordini del C.A. Persano.

Dopo la resa di quella piazzaforte, il 29 settembre issò il tricolore sardo e con R.D. 17 novembre 1860 entrò a far parte del naviglio da guerra del Regno di Sardegna. Il 17 marzo 1861 venne iscritto nel naviglio militare del Regno d'Italia, classificato rimorchiatore a ruote.

Con D.M. 13 aprile 1863, n. 109, fu ceduto alla Direzione locale delle Gabelle di Ancona, che nel 1868 lo restituì alla R.M. destinato al servizio locale di Venezia.

Dal settembre 1872 al marzo 1873 fu sottoposto a lavori di riparazione nell'arsenale di Venezia. Nel 1874, comandato dal 1° pilota Domenico Chinca, rimase stazionario a Civitavecchia.

Nel 1875 fu nuovamente alato sullo scalo di Venezia per altri lavori di raddobbo.

Assegnato al 3° Dipartimento come nave scuola macchinisti, venne radiato dai quadri del naviglio da guerra il 20 aprile 1882.

Piroscafo "SAN PIETRO"

Varato a Blackwall nel 1854 - Cantiere Ditchburn e Mare

Dislocamento: 79 tonn.

Scafo in legno 107' x 15'6"

Un ponte di coperta

Due alberi a vele quadre e bompresso

Macchina: Seaward & Chapel 20 cav. nom.

Propulsione a ruote

Armamento: ?

Costruito per conto della Compagnia di Roma per la navigazione a vapore, costituita il 31 gennaio 1854, fu poi acquistato dalla Marina militare pontificia e battezzato "San Pietro" il 18 luglio 1855.

Il 29 settembre 1860, dopo la resa di Ancona, issò il tricolore e quindi il 17 novembre entrò a far parte della Marina da guerra sarda. Il 17 marzo 1861 fu iscritto nei quadri del naviglio militare del Regno d'Italia, classificato rimorchiatore a ruote.

Partito da Manfredonia a fine novembre 1862, colò a picco per maltempo il 9 dicembre al largo di Rodi Garganico.

Piroscafo "SAN PIO"

Varato a Eichstadt nel 1851

Dislocamento: 50 tonn.

Scafo in ferro

Un ponte di coperta

Due alberi a vele ... ?

Macchina ... ? 20 cav. nom.

Propulsione a elica

Acquistato nel 1851 per la Sovrintendenza dei piroscafi pontifici, prestò servizio doganale per conto del Ministero delle Finanze.

Non figura fra le unità pontificie entrate a far parte della Marina sarda nel novembre 1860, né fra quelle arresesti a Civitavecchia il 15 settembre 1870.

CAPITOLO VII

CRONISTORIA DEL NAVIGLIO DA GUERRA LACUALE

DELLA MARINA SARDA

(1859 - 1881)

IL NAVIGLIO LACUALE

All'inizio della seconda guerra d'indipendenza e precisamente a fine maggio 1859, a richiesta del C.F. Pompeo Provana del Sabbiione, ufficiale di collegamento della Marina sarda presso la Marina imperiale francese, cinque cannoniere francesi di 3^a classe in legno, a elica, in dotazione all'arsenale di Tolone, furono smontate e imbarcate a pezzi sui trasporti "Ariège" e "Sèvre" per essere inviate a Genova e ivi tenute a disposizione per un loro eventuale impiego lungo il fiume Po, ovvero sui laghi lombardi, non appena se ne fosse presentata una favorevole occasione.

Le cinque cannoniere furono poste agli ordini del C.A. Dupuy, alle cui dipendenze erano il C.F. Védel, cinque ufficiali subalterni, un ufficiale medico, il commissario divisionale Sagnier, un macchinista, 95 marinai e 150 operai arsenalotti.

Il 25 giugno 1859, dopo l'esito vittorioso della battaglia di Solferino, le piccole unità francesi furono richieste d'urgenza a Desenzano, per essere utilizzate sul Garda, contro la flottiglia delle cannoniere austriache, nell'attacco contro la fortezza di Peschiera, ormai prossimo. La flottiglia austriaca, alle dipendenze del Comando truppe tecniche, era composta da due piroscafi armati, in legno, a ruote: il "Franz Josef" e l'"Hess", un trasporto in legno, anche a ruote: il "Birago" e due cannoniere in legno a ruote: "Verona" e "Thurn und Taxis", nonché da cinque piccoli rimorchiatori.

Il trasporto delle cannoniere francesi avvenne a mezzo carri ferroviari, tranne che al passaggio del Ticino a Trecate e del Chiese a San Marco, effettuato su ponti di barche costruiti dal Genio francese.

L'arrivo delle cannoniere a Desenzano ebbe luogo il 29 giugno: il loro montaggio fu iniziato il 3 luglio ed avrebbe dovuto avere termine entro il 15, se non fosse stato interrotto dall'improvviso annuncio dell'armistizio sottoscritto a Villafranca l'8 luglio 1859.

Non risultando conveniente smontare di nuovo le cannoniere stesse e trasportarle a Genova per poi reimbarcarle per Tolone, esse furono donate alla Marina sarda, con decreto imperiale 1° agosto 1859.

Il 16 agosto 1859 ebbe luogo la cerimonia del cambio di bandiera e la consegna ufficiale delle cinque unità alla Marina sarda, rappresentata dal C.A. Filippo Corporandi d'Auvare, dal C.F. Pompeo Provana del Sabbione e dal Sottocommissario Carlo Randaccio. Rendevano gli onori militari una divisione di fanteria e un battaglione di artiglieria dell'esercito piemontese, schierati sulle alture prospicienti il lago a Desenzano.

Con Decreto Reale 16 settembre 1859 fu poi costituita la Regia Flottiglia Interna del Lago di Garda, al comando del C.F. Giuseppe di Montezemolo, che aveva alle sue dipendenze otto ufficiali di S.M., 48 sottufficiali e 55 marinai delle varie categorie del C.R.E.

L'Amministrazione della Regia Flottiglia fu identica a quella dei RR. Legni armati e la sua contabilità dipese dal Consiglio Permanente di Amministrazione.

Col Real Decreto 2 febbraio 1860 le cinque cannoniere ex francesi furono ribattezzate con nomi italiani, mentre col R.D. 25 agosto 1860 convertito nella Legge 17 luglio 1861, fu autorizzata la costruzione di altre due cannoniere identiche a quelle francesi, accogliendo l'offerta presentata il 13 giugno 1860 dagli Stabilimenti Meccanici Ansaldo di Sampierdarena. Le due cannoniere, non appena pronte a Sampierdarena, vennero trasportate a pezzi a Desenzano e scesero in acqua il 6 ottobre 1860.

Il 17 marzo 1861 le sei cannoniere (una era affondata l'8 ottobre 1860) entrarono a far parte del naviglio da guerra del Regno d'Italia.

Il trattato di Zurigo sottoscritto il 10 novembre 1859 aveva intanto stabilito che la metà orientale del Garda e la fortezza di Peschiera restassero in possesso degli Austriaci. Ai primi del 1860 l'I.R. Governo, per rafforzare la flottiglia del Garda, ordinò ai cantieri Tonello di Trieste la costruzione di sei nuove cannoniere, in ferro, a elica, gemelle che entrarono in servizio il 10 luglio 1860.

All'inizio della campagna del 1866 la situazione del naviglio militare sul Garda era pertanto la seguente: per la parte italiana quattro cannoniere a elica ex francesi e due nuove dello stesso tipo, costruite a Sampierdarena; per la parte austriaca due avvisi a ruote e sei cannoniere in ferro, a elica, costruite a Trieste.

Il 18 giugno 1866 la flottiglia italiana passò provvisoriamente alle dipendenze del Corpo Volontari Italiani, istituito col R.D. 6 maggio 1866, agli ordini del Generale Giuseppe Garibaldi.

Le sei cannoniere vennero prese in consegna dal Maggiore Andrea Sgarallino, mentre a Salò furono costituite due compagnie di volontari al servizio della flottiglia stessa, comandate dal Colonnello Augusto Elia, coadiuvato dai Capitani Alessandro Castagnola e Carlo Burattini, con due Luogotenenti, 11 sottufficiali e 350 uomini di truppa. Il personale della Regia Marina rimasto sulle cannoniere venne considerato «comandato al servizio del Regio Esercito».

Lo stato di guerra fra l'Italia e l'Austria Ungheria fu dichiarato il 20 giugno 1866, ma le ostilità ebbero inizio soltanto il 23 alle ore 7.00. Data la minore efficienza delle cannoniere italiane nei confronti di quelle avversarie, armate con 18 pezzi contro i 30 delle austriache ed essendo inoltre quattro di esse ai lavori e quindi inutilizzabili, all'inizio della campagna la I.R. flottiglia austriaca rimase padrona assoluta del lago di Garda e soltanto dopo varie settimane di inattività il naviglio italiano fu in grado di reagire all'offensiva nemica.

La prima azione austriaca ebbe luogo il 23 giugno, con quattro cannoniere che, partite da Riva si portarono davanti a Maderno e aprirono il fuoco contro la batteria detta «Toscolana» presso Punta Portese, che entrò subito in azione e costrinse le cannoniere austriache alla ritirata.

Dopo l'incerto esito della battaglia di Custoza, Desenzano fu raggiunta dalle avanguardie austro ungariche e nella notte sul 26 giugno il Comando della flottiglia ebbe ordine di sbarcare tutto il materiale bellico e di dar fuoco alle cannoniere, per distruggerle ed evitare che cadessero nelle mani avversarie.

Il Colonnello Elia, pur avendo sbarcato il materiale di guerra, si rifiutò di eseguire l'ordine di distruggere il naviglio e, recatosi presso il Comando in capo dello S.M. a Salò, ottenne dal Generale Fabrizi libera facoltà di agire a suo criterio per impedire che la flottiglia divenisse preda degli Austriaci, senza che fosse necessario incendiare le cannoniere, facendole affondare soltanto in caso di estremo pericolo.

Passati i volontari del Corpo di Garibaldi al contrattacco e allontanatisi gli Austriaci da Desenzano, la flottiglia venne salvata. Il 2 luglio mossero da Salò tre cannoniere al comando del

Colonnello Elia e del Capitano Alberto Mario, spingendosi fino a Gargnano e avvistando alcune unità avversarie, che presero il largo.

Il 7 luglio ebbe poi luogo la prima azione offensiva della flottiglia italiana, che, uscita da Salò, si dispose in parte davanti a Gardone e in parte proseguì fino a Maderno, ove aprì il fuoco contro una unità nemica che bordeggiava al largo delle Torri del Benaco, colpendola al centro e a poppa. Da San Vigilio mossero altre due cannoniere austriache in soccorso di quella colpita, mentre le batterie di terra iniziarono un intenso fuoco contro le unità italiane, che furono costrette a rientrare a Salò nel primo pomeriggio. Un'altra azione offensiva da parte italiana ebbe luogo il 10 luglio, contro Peschiera. Il 15 luglio il Comando divisionale di Salò fu assunto dal Generale Giuseppe Avezzana e quello della flottiglia passò dal Maggiore Sgarallino allo stesso Colonnello Elia, che nominò suo Capo di S.M. il Capitano Alberto Mario.

Il 19 luglio la flottiglia austriaca al completo effettuò un massiccio attacco contro Gargnano, che ebbe a soffrire vari danni, mentre il piroscafo "Benaco" della Società Ferrovie Alta Italia, colpito in varie parti, fu abbandonato e catturato dagli Austriaci. Le cannoniere italiane, inferiori come numero ed armamento, non ebbero modo di sortire per controbattere l'azione nemica.

Il 26 luglio 1866 le ostilità furono sospese per effetto dell'armistizio valido fino al 9 settembre e la campagna ebbe termine.

Col R.D. 19 agosto 1866 il servizio della flottiglia sul Garda tornò nuovamente alle dipendenze della Regia Marina, mentre il Corpo Volontari venne disciolto col successivo R.D. 19 settembre 1866.

Il 28 settembre ebbe luogo la consegna della flottiglia alla Regia Marina, rappresentata dal L.T.V. Napoleone Canevaro.

Col trattato di pace sottoscritto a Vienna il 3 ottobre 1866 furono cedute all'Italia le sei cannoniere ex austriache, nonché i due avvisi a ruote. La cessione ebbe luogo il 13 ottobre fra il C.C. Moritz von Monfroni, e il T.V. Gustav Mayer e il Commissario Kutchnig per l'Austria Ungheria e il C.F. Paolo Orengo e l'Ingegnere navale Felice Fasella per l'Italia, che assunse le sei cannoniere per 342.000 franchi e i due avvisi a ruote per 83.000 franchi.

Col R.D. 2 dicembre 1866 n. 3402 le unità ex austriache vennero ribattezzate con nomi italiani e quindi, col R.D. 17 marzo 1867, n. 52, fu istituito il Comando locale R.M. di Peschiera, alle dipendenze del 3° Dipartimento Marittimo, sotto la direzione di un C.F., comandante in pari tempo anche della flottiglia, che aveva alle sue dipendenze sette ufficiali e 122 sottufficiali e comuni. In tempo di guerra era previsto l'aumento a 48 ufficiali e 503 sottufficiali e comuni. L'armamento di una cannoniera di 2^a classe era di: 1 S.T.V., 1 macchinista, 3 fuochisti, 1 carbonaio, 1 timoniere, 3 cannonieri e 12 marinai. Le cannoniere di 3^a classe avevano in meno 1 fuochista, 1 cannoniere e 4 marinai. Il primo comando di Marina Peschiera e della flottiglia del Garda fu assunto il 1° aprile 1867 dal C.F. Edoardo Giribaldi, nominato con D.M. 17 marzo 1867.

Considerata la scarsa necessità di un impiego a scopo militare delle cannoniere sul Garda, ormai italiano salvo l'estremità settentrionale verso Riva, nel corso del 1867 quattro cannoniere ex francesi furono cedute alla Società Ferrovie Alta Italia e adattate per il trasporto passeggeri e merci sul lago. Prestarono servizio fino al dicembre 1878.

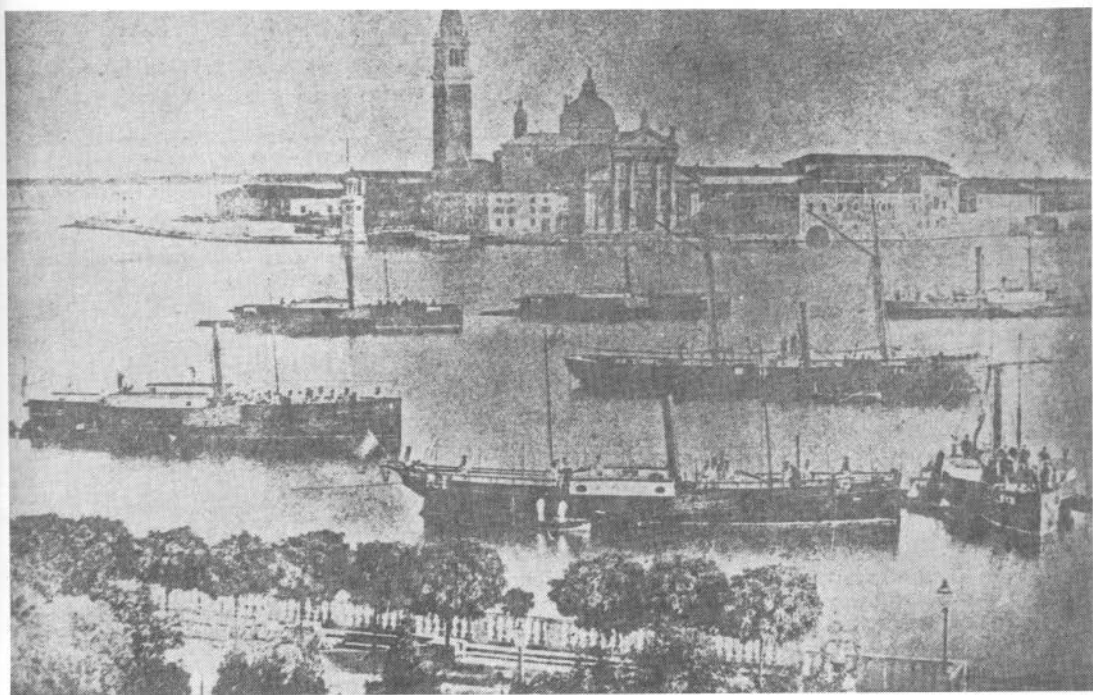
Sei delle altre cannoniere furono radiate dai quadri del R. Naviglio col R.D. 26 agosto 1868, una ex austriaca venne radiata col R.D. 23 maggio 1869 n. 5109 ed un'altra col R.D. 7 gennaio 1870 n. 5455.

I due avvisi a ruote ex austriaci, dopo aver anch'essi prestato servizio sul lago per la Società Ferrovie Alta Italia, vennero demoliti nel corso del 1880.

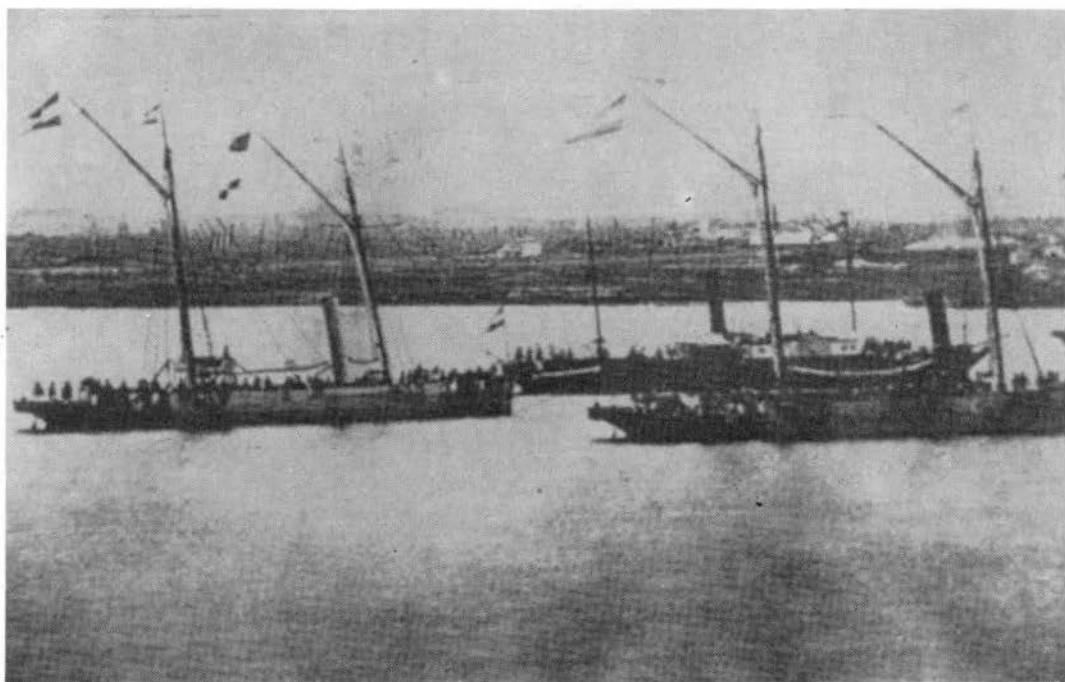
Il Comando locale R.M. di Peschiera fu soppresso a datare dal 1° luglio 1881, per effetto del R.D. 16 giugno 1881, pubblicato sulla G.U. 5 luglio 1881, n. 155.

NAVIGLIO LACUALE
DELLA REALE MARINERIA SARDA

ADDA poi SAN MARTINO	1860 - 1868
BORGOFORTE	1866 - 1869
CAPRERA	1866 - 1868
CASTENEDOLO	1859 - 1878
FRASSINETO	1859 - 1878
GARDA	1859 - 1878
MALGHERA	1866 - 1868
MESTRE	1866 - 1868
MINCIO poi SOLFERINO	1860 - 1868
MINCIO	1866 - 1868
PRINCIPE ODDONE	1866 - 1880
POZZOLENGO	1859 - 1878
SAN MARCO	1866 - 1880
SEZIA	1859 - 1860
TORRIONE	1859 - 1878

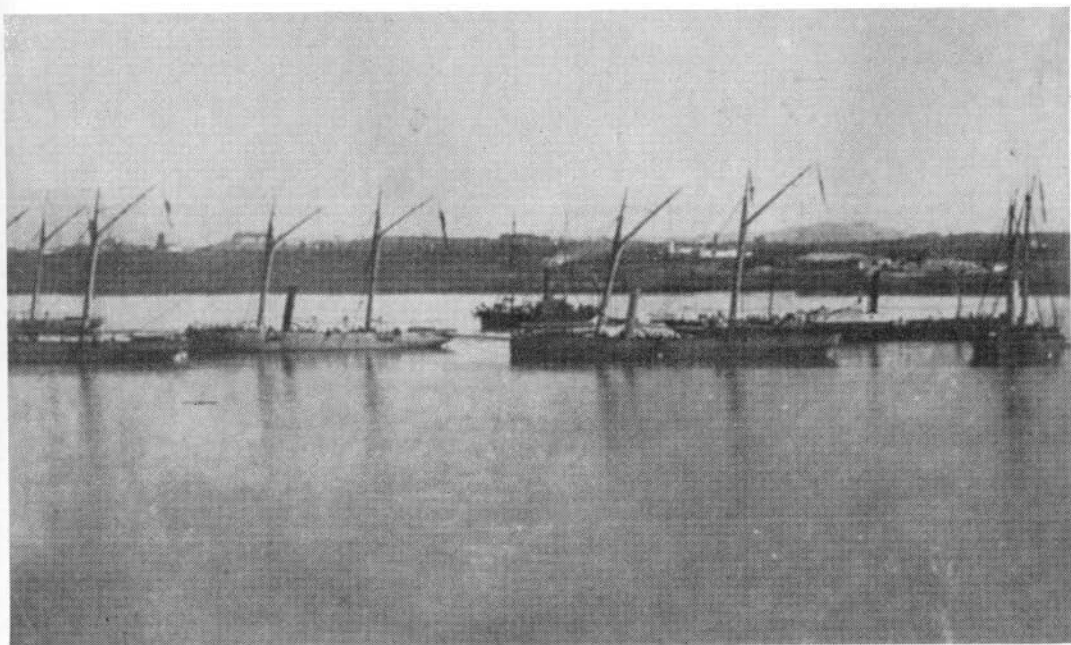


Cannoniere lacuali e lagunari austriache nel bacino San Marco di Venezia.
Al centro la "Speiteufel"
(Coll. Arrigo Barilli)



Alcune delle cannoniere austriache del Garda.
Da sinistra a destra: "Uskoke" poi "Caprera", "Franz Josef"
poi "San Marco" e "Wespe" poi "Garda".

Coll. Arrigo Barilli (K.u.K. Marine Archiv Bild n. 433)



Alcune delle cannoniere austriache del Garda.

Da sinistra a destra: "Wildfang" poi "Mestre", "Scharfschütze" poi "Borgoforte"; al centro: "Hess" poi "Principe Oddone" e "Speiteufel" poi "Malghera"; a destra: "Franz Josef" poi "San Marco", "Uskoke" poi "Caprera".

(Coll. Arrigo Barilli) K.u.K. Marine Archiv Bild n. 720.



Azione sul Lago di Garda il 19 luglio 1866 contro il "Benaco".
(Acquerello di ignoto - Museo storico navale di Venezia)

Cannoniera "ADDA" poi "SAN MARTINO"

Varata a Desenzano il 6 ottobre 1860

Dislocamento: 250 tonn.

Scafo in legno m. $25 \times 2,30$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina Ansaldo 16 cav. nom.

Propulsione a elica

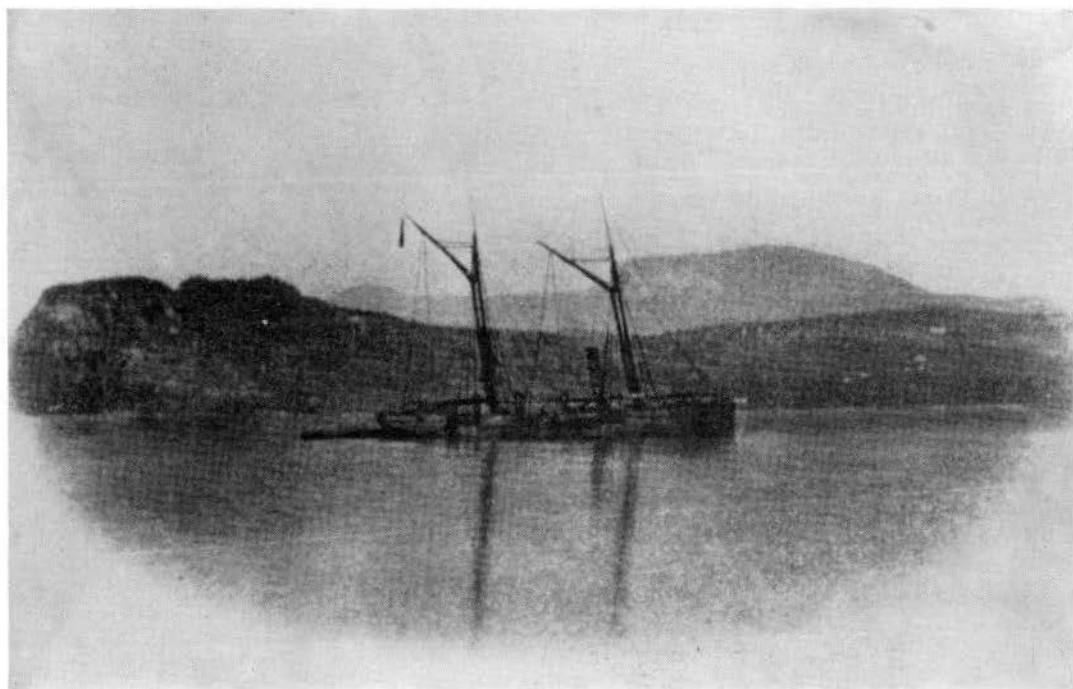
Armamento: I cannone da 24 libbre di proravia in casamatta blindata

Costruita nello stabilimento meccanico Ansaldo di Sampierdarena, giusta R.D. 25 agosto 1860, venne trasportata a pezzi a Desenzano, e ivi varata per la R. flottiglia interna del Garda.

Ribattezzata in seguito "San Martino", il 18 giugno 1866 passò alle dipendenze del Corpo Volontari Italiani costituito col R.D. 6 maggio 1866 al comando di Giuseppe Garibaldi.

Tornò a far parte della R.M. il 28 settembre 1866 a norma del R.D. 19 agosto 1866 n. 239.

Assegnata al comando locale R.M. di Peschiera col R.D. 17 marzo 1867, n. 52, ne fece parte per poco più di un anno, essendo stata radiata dal naviglio da guerra col R.D. 26 agosto 1868, n. 4584.



La cannoniera austriaca "Scharfschütze" poi "Borgoforte"
(coll. Arrigo Barilli) K.u.K. Marine Archiv Bild n. 431

Cannoniera "BORGOFORTE"

Costruita nel cantiere Tonello di Trieste nel 1860

Dislocamento: 240 tonn.

Scafo in ferro m. $32,40 \times 6,60$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina Strudthoff 90 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento: II cannoni da 48 libbre F.L. - II cannoni da 30 libbre F.L.

Equipaggio: 72

Costruita a Trieste, fu inviata a pezzi a Peschiera, ove fu varata nel maggio 1860. Entrò in armamento il 10 luglio 1860 col nome di "Scharfschütze" assegnata alla I.R. flottiglia del Garda.

Il 20 giugno 1866, all'inizio delle ostilità fra Italia e Austria Ungheria, era al comando del L.T.V. Barone Friederich von Haan.

Il 23 giugno 1866 mosse da Riva con le altre cannoniere per una azione di fuoco contro Maderno, azione ripetuta il 2 e 19 luglio contro le postazioni italiane di Gargnano.

Col trattato di pace sottoscritto a Vienna il 3 ottobre 1866 fu ceduta all'Italia per Fcs. 57.000. La cessione ebbe luogo il 13 ottobre e col R.D. 2 dicembre 1866, n. 3402 fu ribattezzata "Borgoforte", assegnata al comando locale di Peschiera col R.D. 17 marzo 1867, n. 52.

Fece parte della flottiglia del Garda per poco più di due anni, essendo stata radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 23 maggio 1869, n. 5109.

La sua macchina venne installata sul rimorchiatore "Muranò", varato a Venezia il 29 settembre 1874.

Cannoniera "CAPRERA"

Costruita nel cantiere Tonello di Trieste nel 1860

Dislocamento: 240 tonn.

Scafo in ferro m. 32,40 × 6,60

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina Strudthoff 90 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento: II cannone da 48 libbre F.L.;

 II cannoni da 30 libbre F.L.;

Costruita a Trieste venne trasportata a pezzi a Peschiera e varata nel maggio 1860. Entrò in armamento il 10 luglio 1860 col nome di "Uskoke"; assegnata all'I.R. flottiglia del Garda.

Il 20 luglio 1866, all'inizio delle ostilità fra l'Italia e l'Austria Ungheria era comandata dal L.T.V. Josef Natti.

Il 23 giugno 1866 mosse da Riva del Garda per un'azione di fuoco contro Maderno, azione ripetuta il 2 e il 19 luglio contro le postazioni italiane di Gargnano.

Col trattato di pace sottoscritto a Vienna il 3 ottobre 1866 fu ceduta all'Italia per Fcs. 57.000. La cessione ebbe luogo il 13 ottobre e col R.D. 2 dicembre 1866, n. 3402 fu ribattezzata "Caprera" e assegnata al Comando locale R.M. di Peschiera col R.D. 17 marzo 1867, n. 52.

Ne fece parte per quasi tre anni, essendo stata radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 7 gennaio 1870, n. 5455.

La sua macchina fu installata sul rimorchiatore "Caprera" varato a Venezia il 6 novembre 1877.

Cannoniera "CASTENEDOLO"

Costruita a La Seyne nel 1858

Dislocamento: 250 tonn.

Scafo in legno m. $25 \times 2,30$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina: 16 cav.

Propulsione a elica

Armamento: 1 cannone da 24 libbre di proravia in casamatta blindata

Ex cannoniera francese n. 9 in dotazione all'arsenale di Tolone, nel maggio 1859 fu smontata, imbarcata a pezzi sul trasporto "Sèvre" e inviata a Genova, da dove per ferrovia fu spedita ad Alessandria in attesa di ordini per l'impiego.

Il 25 giugno 1859 venne trasportata per ferrovia a Desenzano ove giunse il 29. Il suo montaggio, iniziato il 3 luglio, ebbe termine dopo l'armistizio di Villafranca, sottoscritto l'8 luglio 1859.

Donata alla Marina sarda col Decreto Imperiale 1° agosto 1859 fu consegnata il 16 agosto e battezzata "Castenedolo", entrò a fare parte della R. flottiglia interna del Garda, costituita col D.R. 16 settembre 1859.

Iscritta il 17 marzo 1861 nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, venne classificata cannoniera di 3° ordine a elica.

Il 18 giugno 1866 passò alle dipendenze del Corpo Volontari Italiani, costituito col R.D. 6 maggio 1866 al comando di Garibaldi.

Iniziate le ostilità contro l'Austria Ungheria, il 7 luglio 1866 uscì da Salò disponendosi davanti a Gardone.

Il 28 settembre 1866 tornò a far parte della R.M. a norma del R.D. 19 agosto 1866, n. 239.

Nel marzo 1867 fu disarmata e data in gestione alla Società Strade Ferrate Alta Italia per il servizio merci e passeggeri sul Garda, servizio che mantenne per oltre un decennio, essendo stata radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 3 dicembre 1878, n. 4632.

Cannoniera "FRASSINETO"

Costruita a La Seyne nel 1858

Dislocamento: 250 tonn.

Scafo in legno m. $25 \times 2,30$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina 16 cav.

Propulsione a elica

Armamento: I cannone da 24 libbre F.L. in casamatta blindata di proravia

Ex cannoniera francese n. 6 in dotazione all'arsenale di Tolone, nel maggio 1859 fu smontata, imbarcata a pezzi sul trasporto "Ariège" e inviata a Genova, ove rimase in attesa di ordini per l'impiego.

Il 25 giugno 1859 venne trasportata per ferrovia a Desenzano ove giunse il 29 giugno. Il suo montaggio ebbe inizio il 3 luglio e terminò dopo l'armistizio di Villafranca, sottoscritto l'8 luglio.

Donata alla Marina sarda col Decreto Imperiale 1° agosto 1859, fu consegnata il 16 agosto e ribattezzata "Frassineto", entrando a fare parte della R. flottiglia interna del lago di Garda, costituita col R.D. 16 settembre 1859.

Il 17 marzo 1861, fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, venne classificata cannoniera di 3° classe, armata con altri II cannoni da 5 libbre F.L..

Il 18 giugno 1866 passò alle dipendenze del Corpo Volontari Italiani, costituito col R.D. 6 maggio 1866 agli ordini di Garibaldi.

Dopo l'inizio delle ostilità contro l'Austria Ungheria, il 7 luglio 1866 uscì da Salò e al largo di Maderno s'impegnò in un'azione di fuoco contro tre cannoniere austriache, colpendone una al centro e a poppa. Fatta segno a sua volta dal fuoco delle batterie austriache di San Vigilio, fu costretta a rientrare a Salò. Tornò alle dipendenze della R.M. il 28 settembre 1866 e col R.D. 17 marzo 1867, n. 52, entrò a far parte del Comando R.M. di Peschiera. Disarmata, venne data in gestione alla Società Strade Ferrate dell'Alta Italia finchè non venne radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 3 dicembre 1878, n. 4632.

Cannoniera "GARDA"

Costruita nel cantiere Tonello di Trieste nel 1860

Dislocamento: 240 tonn.

Scafo in ferro m. $32,40 \times 6,60$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina Strudthoff 90 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento: II cannone da 48 libbre F.L.;

II cannoni da 30 libbre F.L.;

Costruita a Trieste venne trasportata a pezzi a Peschiera e varata nel maggio 1860. Entrò in armamento il 10 luglio 1860 col nome di "Wespe"; assegnata all'I.R. flottiglia del Garda.

Il 20 luglio 1866, all'inizio delle ostilità fra l'Italia e l'Austria Ungheria, era comandata dal L.T.V. Victor von Adler.

Il 23 giugno 1866 mosse da Riva del Garda per un'azione di fuoco contro le postazioni italiane di Maderno, azione ripetuta il 2 e il 19 luglio contro Gargnano.

Col trattato di pace sottoscritto a Vienna il 3 ottobre 1866, fu ceduta all'Italia per Fcs. 57.000. La cessione ebbe luogo il 13 ottobre 1866 e col R.D. 2 dicembre 1866, n. 3402 fu ribattezzata "Garda" e assegnata al Comando locale R.M. di Peschiera col R.D. 17 marzo 1867, n. 52.

Ne fece parte per poco più d'un anno, essendo stata radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 26 agosto 1868, n. 4584.

Cannoniera "MALGHERA"

Costruita nel cantiere Tonello di Trieste nel 1860

Dislocamento: 280 tonn.

Scafo in ferro m. $32,40 \times 6,60$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina Strudthoff 90 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento: II cannoni da 24 libbre F.L.;

 II cannoni da 30 libbre F.L.;

Costruita a Trieste, venne trasportata a pezzi a Peschiera e varata il 3 maggio 1860, effettuando le prove il 31 ed entrando in armamento il 10 luglio 1860 col nome di "Speiteufel", assegnata all'I.R. flottiglia del Garda.

Il 20 luglio 1866, allo scoppio delle ostilità fra l'Italia e l'Austria Ungheria, era al comando del A.V. Stefan von Zichy, nave porta insegna del comandante dell'I.R. flottiglia C.C. Moritz von Monfroni.

Il 23 giugno mosse da Riva del Garda con altre cannoniere per un'azione di fuoco contro le postazioni italiane di Maderno, azione ripetuta il 2 e il 19 luglio contro Gargnano.

Col trattato di pace sottoscritto a Vienna il 3 ottobre 1866, fu ceduta all'Italia per Fcs. 57.000. La cessione ebbe luogo il 13 ottobre e col R.D. 2 dicembre 1866, n. 3402 fu ribattezzata "Malghera", assegnata al Comando locale R.M. di Peschiera col R.D. 17 marzo 1867, n. 52.

Ne fece parte per poco più di un anno, essendo stata radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 26 agosto 1868, n. 4584.

Cannoniera "MESTRE"

Costruita nei cantieri Tonello di Trieste nel 1860

Dislocamento: 240 tonn.

Scafo in ferro m. $32,40 \times 6,60$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina Strudthoff 90 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento: II cannoni da 48 libbre F.L.;

II cannoni da 30 libbre F.L.;

Trasportata a pezzi a Peschiera, fu varata nel maggio 1860, entrò in armamento il 10 luglio 1860 col nome di "Wildfang", assegnata all'I.R. flottiglia del Garda.

Il 20 giugno 1866, all'inizio delle ostilità fra l'Austria Ungheria e l'Italia, era comandata dal L.T.V. Julius Joly.

Il 23 giugno 1866 mosse da Riva del Garda per un'azione di fuoco contro Maderno, azione ripetuta il 2 e il 19 luglio contro le postazioni italiane di Gargnano.

Col trattato di pace sottoscritto a Vienna il 3 ottobre 1866, fu ceduta all'Italia per Fcs. 57.000. La cessione ebbe luogo il 13 ottobre 1866 e col R.D. 2 dicembre 1866, n. 3402 fu ribattezzata "Mestre", assegnata al Comando locale R.M. di Peschiera col R.D. 17 marzo 1867, n. 52.

Ne fece parte per poco più di un anno, essendo stata radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 26 agosto 1868, n. 4584.

La sua macchina fu installata sul rimorchiatore "Mestre", varato a Venezia il 25 marzo 1874.

Cannoniera "MINCIO" poi "SOLFERINO"

Varata a Desenzano il 6 ottobre 1860

Dislocamento: 250 tonn.

Scafo in legno m. $25 \times 2,30$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina Ansaldo 16 cav.

Propulsione a elica

Armamento: I cannone da 24 libbre F.L. di proravia in casa-matta blindata

Costruita nello stabilimento meccanico Ansaldo di Sampierdarena, giusta R.D. 25 agosto 1860, venne trasportata a pezzi a Desenzano e ivi varata per la R. Flottiglia interna del Garda.

Ribattezzata in seguito "Solferino", il 18 giugno 1866 passò alle dipendenze del Corpo Volontari Italiani, costituito col R.D. 16 maggio 1866 al comando dei Giuseppe Garibaldi.

Tornò a far parte della R.M. il 28 settembre 1866, a norma del R.D. 19 agosto 1866, n. 239. Assegnata al Comando locale R.M. di Peschiera col R.D. 17 marzo 1867, n. 52, ne fece parte per poco più di un anno, essendo stata radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 26 agosto 1868, n. 4584.

Cannoniera "MINCIO"

Costruita nel cantiere Tonello di Trieste nel 1860

Dislocamento: 240 tonn.

Scafo in ferro m. $32,40 \times 6,60$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina Strudthoff 90 cav. nom.

Propulsione a elica

Armamento: II cannone da 48 libbre F.L.;

II cannoni da 30 libbre F.L.;

Trasportata a pezzi a Peschiera, fu montata in quel cantiere e varata il 28 aprile 1860.

Entrò in servizio il 10 luglio 1860 col nome di "Raufbold" nell'I.R. flottiglia del Garda.

Il 20 giugno 1866 all'inizio delle ostilità fra l'Italia e l'Austria Ungheria era comandata dal L.T.V. Ludwig Meder.

Il 23 giugno mosse da Riva per un'azione di fuoco contro Maderno, azione ripetuta il 2 e il 9 luglio contro Gargnano.

Col trattato di pace sottoscritto a Vienna il 3 ottobre 1866 fu ceduta all'Italia per Fcs. 57.000. La cessione ebbe luogo il 13 ottobre e col R.D. 2 dicembre 1866 n. 3402 fu ribattezzata "Mincio", assegnata al comando locale R.M. di Peschiera col R.D. 17 marzo 1867, n. 52.

Ne fece parte per poco più di un anno, essendo stata radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 26 agosto 1868, n. 4584.

Cannoniera "PRINCIPE ODDONE"

Varata a Riva del Garda nel maggio 1852

Dislocamento: 360 tonn.

Scafo in legno m. $45,40 \times 5,30$

Un ponte di coperta

Due alberi: trinchetto a vele quadre, mezzana a vele auriche e bompresso

Macchina: Escher & Wyss 50 cav. nom.

Propulsione a ruote

Armamento all'origine: II cannoni da 18 libbre F.L.

II obici da 7 libbre F.L.

Equipaggio: 44

Costruita a Zurigo nel 1851 col nome di "Hess" per conto della Società di navigazione a vapore sul lago di Garda, nel 1852 fu acquistata per Fiorini 49.800 dall'I.R. Governo austriaco, assegnata all'I.R. flottiglia del Garda.

Il 20 giugno 1866, allo scoppio delle ostilità fra l'Italia e l'Austria Ungheria, era al comando dell'A.V. barone Hugo von Polichy.

Il 1° luglio 1866 effettuò un breve bombardamento contro il bacino di raddobbo di Desenzano e il 19 dello stesso mese partecipò a un'azione di fuoco contro le posizioni italiane di Gargnano, durante la quale colpì gravemente il piroscafo "Benaco".

Col trattato di pace sottoscritto a Vienna il 3 ottobre 1866, venne ceduta all'Italia per Fcs. 43.000. La cessione ebbe luogo a Peschiera il 13 ottobre e col R.D. 2 dicembre 1866, n. 3402, fu ribattezzata "Principe Oddone", armata con II cannoni da 12 libbre F.L. e I obice da 3 libbre F.L.

Restò alle dipendenze della R. Flottiglia del Garda fino al marzo 1867, con equipaggio di 14 uomini, al comando di un S.T.V.. Venne quindi disarmata e data in gestione alla Società Strade Ferrate Alta Italia per il servizio merci e passeggeri sul Garda, servizio che mantenne fino al 1880.

Cannoniera "POZZOLENGO"

Costruita a La Seyne nel 1858

Dislocamento: 250 tonn.

Scafo in legno m. $25 \times 2,30$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina: 16 cav.

Propulsione a elica

Armamento: I cannone da 24 libbre di proravia in casamatta blindata

Ex cannoniera francese n. 10 in dotazione all'arsenale di Tolone, nel maggio 1859 fu smontata, imbarcata a pezzi sul trasporto "Sèvre" e inviata a Genova, da dove per ferrovia fu spedita a Casale, in attesa di ordini per l'impiego.

Il 25 maggio 1859 fu trasportata per ferrovia a Desenzano, ove giunse il 29. Il suo montaggio, iniziato il 3 luglio, ebbe termine dopo l'armistizio di Villafranca, sottoscritto l'8 luglio.

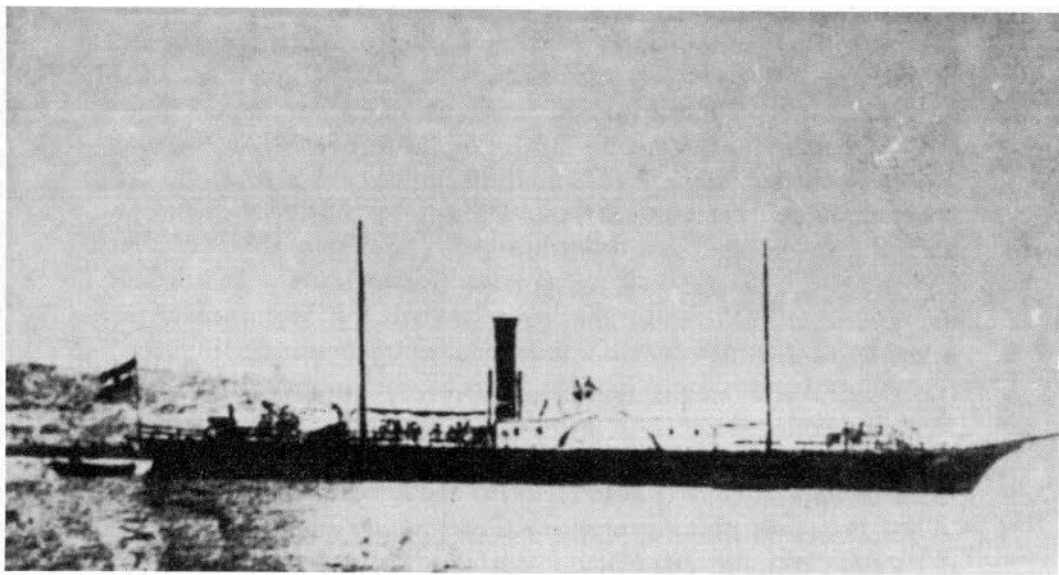
Donata alla Marina sarda col Decreto Imperiale 1° agosto 1859, fu consegnata il 16 agosto e battezzata "Pozzolengo", entrando a fare parte della R. flottiglia interna del Garda, costituita col D.R. 16 settembre 1859.

Il 17 marzo 1861 fu iscritta nei quadri del naviglio da guerra del Regno d'Italia, classificata cannoniera di 3° ordine a elica.

Il 18 giugno 1866 passò alle dipendenze del Corpo Volontari Italiani, costituito col R.D. 6 maggio 1866 al comando di Garibaldi.

Il 28 settembre 1866 tornò a far parte della R.M. a norma del R.D. 19 agosto 1866, n. 239.

Nel marzo 1867 fu disarmata e data in gestione alla Società Strade Ferrate Alta Italia per il servizio merci e passeggeri sul Garda, servizio che mantenne per oltre un decennio, essendo stata radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 3 dicembre 1878, n. 4632.



L'avviso a ruote "Franz Josef" poi "San Marco"
Coll. Arrigo Barrilli (K.u.K. Marine Archiv)

Cannoniera "SAN MARCO"

Varata a Riva del Garda nel gennaio 1850

Dislocamento: 234 tonn.

Scafo in legno m. $42,70 \times 3,30$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche e bompresso

Macchina Escher & Wyss 50 cav. nom.

Propulsione a ruote

Armamento all'origine: I cannone da 18 libbre F.L.

(1859) II obici da 7 libbre F.L.

II cannoni da 18 libbre F.L.

II spingarde F.L.

Costruita nel 1849 a Zurigo col nome di "Franz Josef" per conto della Società di navigazione a vapore sul Garda, nel 1852 venne acquistata dall'I.R. Governo austriaco per Fiorini 67.300 e assegnata all' I.R. flottiglia del Garda.

Il 20 giugno 1866, allo scoppio delle ostilità fra Italia e Austria Ungheria, era al comando del A.V. conte Julius Sessel d'Aix.

Il 1° luglio 1866 effettuò un bombardamento contro il bacino di raddobbo di Desenzano e il 19 dello stesso mese partecipò a un'azione di fuoco contro le posizioni italiane di Gargnano, durante la quale colpì gravemente il piroscalo "Benaco".

Col trattato di pace sottoscritto a Vienna il 3 ottobre 1866, fu ceduta all'Italia per Fcs. 40.000. La cessione ebbe luogo il 13 ottobre 1866 e col R.D. 2 dicembre 1866, n. 3402, fu ribattezzata "San Marco", alle dipendenze della R. Flottiglia interna del Garda, armata con II cannoni da 12 libbre F.L.

Nel marzo 1867 venne disarmata e data in gestione alla Società Strade Ferrate Alta Italia per il servizio merci e passeggeri sul Garda, servizio che mantenne fino al 1880.

Cannoniera "SESIA"

Costruita a La Seyne nel 1858

Dislocamento: 250 tonn.

Scafo in legno m. $25 \times 2,30$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina 16 cav.

Propulsione a elica

Armamento: I cannone da 24 libbre F.L. in casamatta blindata a proravia

Ex cannoniera francese n. 7 in dotazione all'arsenale di Tolone, nel maggio 1859 venne smontata, imbarcata a pezzi sul trasporto "Ariège", inviata a Genova e da qui venne spedita per ferrovia a Vercelli, ove rimase in attesa di ordini per l'impiego.

Il 25 giugno 1859 venne trasportata per ferrovia a Desenza, ove giunse il 29. Il suo montaggio, iniziato il 3 luglio, ebbe termine dopo l'armistizio di Villafranca, sottoscritto l'8 luglio.

Donata alla Marina sarda col Decreto Imperiale 1° agosto 1859, fu consegnata il 16 agosto e ribattezzata "Sesia", entrò a fare parte della R. flottiglia interna del lago di Garda, costituita col D.R. 16 settembre 1859.

L'8 ottobre 1860, al comando del L.T.V. Raggio, mentre prestava temporaneamente servizio passeggeri da Salò a Limone, affondò per improvviso scoppio della caldaia con la morte di cinquantuno persone, fra le quali sette della famiglia Arvedi di Verona, la vedova Marchi con due figlie, il conte Arrighi, il sindaco di Limone e il figlio, nove uomini dell'equipaggio: salvati ventisette.

Cannoniera "TORRIONE"

Costruita a La Seyne nel 1858

Dislocamento: 250 tonn.

Scafo in legno m. $25 \times 2,30$

Un ponte di coperta

Due alberi a vele auriche

Macchina 16 cav.

Propulsione a elica

Armamento: I cannone da 24 libbre di proravia in casamatta blindata

Ex cannoniera francese n. 8 in dotazione all'arsenale di Tolone, nel maggio 1859 fu smontata, imbarcata a pezzi sul trasporto "Sèvre" e inviata a Genova, ove restò in attesa di ordini per l'impiego.

Il 25 giugno 1859 venne trasportata per ferrovia a Desenza, dove giunse il 29: il suo montaggio, iniziato il 3 luglio, ebbe termine dopo l'armistizio di Villafranca, sottoscritto l'8 luglio.

Donata alla Marina sarda col Decreto Imperiale 19 agosto 1859, fu consegnata il 16 agosto e battezzata "Torrigione", entrò a fare parte della R. flottiglia interna del Garda, costituita col D.R. 16 settembre 1859.

Iscritta nel naviglio da guerra del Regno d'Italia, il 17 marzo 1861, con la classifica di cannoniera a elica di 3° ordine, fu armata con altri II cannoni da 5 libbre F.L. Il 18 giugno 1866 passò alle dipendenze del Corpo Volontari Italiani, costituito col R.D. 6 maggio 1866.

Iniziate le ostilità contro l'Austria Ungheria, il 2 luglio 1866 uscì da Salò spingendosi fino a Gargnano. Il 28 settembre 1866 tornò a far parte della R.M. a norma del R.D. 19 agosto 1866, n. 239.

Nel marzo 1867 fu disarmata e ceduta alla Società Strade Ferrate Alta Italia per il servizio passeggeri e merci sul Garda.

Radiata dai quadri del naviglio da guerra col R.D. 3 dicembre 1878, n. 4632.

BIBLIOGRAFIA

MARINA NAPOLETANA

FONTI DI ARCHIVIO:

Archivio di Stato di Napoli - Sezione Guerra e Marina

Espedienti di Marina dal 1778 al 1798

Intendenza Generale dal 1815 al 1860

Maggioria Generale dal 1838 al 1860

Consiglio Ammiragliato dal 1850 al 1859

Archivio Borbone: fasci 907-910, 912-914, 1186, 1336

Almanacchi Reali dal 1734 al 1857

Almanacchi Militari dal 1815 al 1860

Raccolta leggi e decreti del Regno di Napoli dal 1806 al 1815

Raccolta leggi e decreti del Regno delle Due Sicilie 1815-1860

Giornali Ufficiali di bordo:

"Antelope"	n. 12	11. 6.1861	a n. 17	2. 5.1868
"Aquila"	n. 18	23.10.1864	a n. 25	16. 3.1870
"Cristina"	n. 38	1. 8.1861	a n. 114	2. 3.1865
"Ercole"	n. 117	20. 7.1864	a n. 120	1. 1.1870
"Garibaldi"	n. 130	1. 5.1861	a n. 147	1. 9.1893
"Garigliano"	n. 148	6.10.1874	a n. 150	11. 4.1878
"Guiscardo"	n. 151	2.11.1867	a n. 161	10. 3.1870
"Italia"	n. 168	1. 7.1863	a n. 172	31.10.1872
"Partenope"	n. 195	9. 8.1864	al ...	6. 3.1865
"Peloro"	n. 96	27. 7.1865	a n. 198	19. 8.1869
"Rondine"	n. 216	1. 6.1862	al ...	15. 1.1863
"Sesia"	n. 225	14. 3.1870	a n. 226	14. 4.1871
"Sparviero"	n. 227	11. 2.1862	a n. 228	1. 4.1863
"Stromboli"	n. 229	4. 6.1862	al ...	10. 6.1862
"Tancredi"	n. 234	15. 4.1861	a n. 240	24. 2.1867
"Tukery"	n. 244	11. 4.1863	a n. 249	1.10.1869
"Valoroso"	n. 250	15. 4.1861	a n. 256	6. 7.1867

Giornale ufficiale della Marina dal 1861 al 1878

Giornale del Regno delle Due Sicilie dal 1815 al 1860

L'Araldo - Giornale Militare dal 1847 al 1849

BIBLIOGRAFIA:

BATTAGLINI Tito:	L'organizzazione militare del Regno delle Due Sicilie
BROCCOLI Umberto:	Cronache militari e marittime nel golfo di Napoli e delle isole Pontine durante il decennio francese 1806-1815.
BRUNO Carlo:	Storie marinare di Napoli
DE ONOFRJ:	Elogio estemporaneo per la gloriosa memoria di Carlo III
DAL POZZO Luigi:	Cronaca civile e militare delle Due Sicilie
DE SIVO Giacinto:	Storia delle Due Sicilie
DE CESARE Raffaele:	La fine di un Regno

FONTANAROSA Vincenzo:	La Marina Napoletana del 1809
GABRIELE Mariano:	Da Marsala allo Stretto
GALLIZIOLI Antonio:	Cronistoria del naviglio nazionale da guerra 1860-1906
INSOGNA A.:	Francesco II Re di Napoli
MARESCA Benedetto:	La Marina napoletana nel secolo XVIII
MUNDY George Rodney:	La fine delle Due Sicilie e la Marina britannica.
PIERI Pietro:	La distruzione della flotta napoletana l'8 gennaio 1799
PARRILLI Giuseppe:	La vita del barone Raffaele de Cosa
PORCARO Giuseppe:	Francesco Caracciolo
RANDACCIO Carlo:	Storia delle Marinerie italiane 1750-1860
ROMITI Sante:	Le Marine militari italiane nel Risorgimento
SALZANO Achille:	La Marina borbonica
SPASIANO Onofrio:	Diario del viaggio in Brasile 1843
VITAGLIANO MOCCIA Ruggiero:	Giornale di Bordo 1844-1846

MARINA SARDA

FONTI DI ARCHIVIO

Archivio di Stato di Napoli - Sezione Guerra e Marina

Giornali Ufficiali di bordo:

"Carlo Alberto"	n. 72	23. 5.1855	a n. 83	16. 4.1869
"Tanaro"	n. 230	14. 9.1859	a n. 233	22. 4.1863
"Varese"	n. 257	3. 6.1862	a	11.12.1862
"Vittorio Emanuele"	n. 276	3. 6.1862	a n. 298	11.12.1892

Raccolta leggi, regolamenti e disposizioni relative all'Armata di terra e di mare del Regno di Sardegna dal 1831 al 1860

Biblioteca Reale di Torino: Manoscritto del conte Giorgio de Viry Comandante generale della Marina con la descrizione dei viaggi effettuati dai RR. Legni dal 1831 al 1842

BIBLIOGRAFIA:

- CECI Udalrico: Cronistoria del naviglio da guerra 1900-1915
- DELL'ONORE Erasmo: L'incursione del 1825 nel porto di Tripoli (La Marina italiana - febbraio 1926)
La "Haute Combe" (La Marina italiana - novembre 1926)
La circumnavigazione della fregata "Regina" (La Marina italiana - dicembre 1926)
La spedizione del 1826 in Egeo (La Marina italiana settembre 1927)
Come nacque la R. Scuola di Marina di Genova (La Marina italiana - febbraio 1928)
- GONNI G.: La Marina sarda e la rivoluzione del 1831
- GALLIZIOLI Antonio: Cronistoria del naviglio nazionale da guerra dal 1860 al 1906
- MALDINI G.G.: I bilanci della Marina d'Italia
- MICHELINI Alessandro: Storia della Marina del cessato Regno di Sardegna
- MOSCATI Amedeo: I ministri del Regno di Sardegna dal 1848 e dopo Novara.
- PINELLI Ferdinando: Storia Militare del Piemonte
- SALUZZO Alessandro: Histoire militaire du Piémont
- PERSANO Carlo: Appunti sulle manovre eseguite al comando del R. brigantino "Eridano" 1842-1845
- ROMITI Sante: Le marine militari italiane del Risorgimento
- RANDACCIO Carlo: Storia delle Marinerie militari italiane
- UFFICIO STORICO R.M.: Storia delle campagne oceaniche vol. I
- VECCHJ Augusto V.: Storia generale della Marina militare

MARINA SICILIANA

FONTI DI ARCHIVIO

Archivio di Stato di Napoli - Sezione Guerra e Marina

Giornali Ufficiali di bordo:

"Benvenuto"	n. 26	20.10.1863		1. 1.1864
"Calatafimi"	n. 27	21. 8.1862		16. 2.1863
"Ferruccio"	n. 126	dal 22. 8.1864	al	25. 9.1865
"Oregon"	n. 189	25.10.1863	a n. 184	15. 7.1869
"Rosolino Pilo"	n. 217	1. 1.1863	al n. 219	23.12.1864

Affari Esteri fascio n. 4196

Archivio Borbone fasci 910-1136

Giornale Ufficiale della Marina 1861 a 1878

Giornale della Marina 1864 a 1867

BIBLIOGRAFIA:

- AA.VV. : Genova e l'impresa dei Mille
GABRIELE Mariano : Da Marsala allo Stretto
GUARDIONE Francesco : La rivoluzione siciliana nel 1848-49
MUNDY George Rodney : La fine delle Due Sicilie e la Marina Britannica
GALLIZIOLI Antonio : Cronistoria del naviglio nazionale da guerra 1860-1906
RANDACCIO Carlo : Storia delle marinerie italiane
ROMITI Sante : Le Marine Militari Italiane nel Risorgimento
SCICHILONE Giuseppe : La Marina della Rivoluzione siciliana ("Rivista Marittima" n. 5 - 1948)
VECCHJ Augusto Cesare : Storia generale della Marina italiana

